SZKWAŁ



ROK V NR. 8
SIERPIEŃ 1937 R.

Kronika miesięczna

Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki na wywczasach nad morzem. Wybrzeże morskie gości w bieżącym sezonie letnim Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, prof. I Mościckiego, który przebywa na wypoczynku w Juracie.

Pan Prezydent interesuje się żywo życiem wybrzeża, a pobytu swego nie ogranicza tylko do Jastarni. Przyjeżdża również często do Gdyni.

Wogóle wybrzeże zaludniło się całym szeregiem dostojników państwowych którzy wywczasy letnie spędzają nad morzem.

Kpt. Stanisław Kosko dyrektorem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Dyrektorem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni został mianowany kapitan żeglugi wielkiej, Stanisław Kosko.

Kpt. St. Kosko należy do rzędu pierwszych absolwentów Szkoły Morskiej. W swej dotychczasowej pracy morskiej przeszedł wszystkie jej etapy. Pływał jako oficer na morzu, pracował w Departamencie Morskim Min. Przemysłu i Handlu, był wreszcie wykładowcą i inspektorem Szkoły Morskiej.

Suma osiągniętego w ten sposób doświadczenia z pracy morskiej niewątpliwie ułatwi kpt. Kosko — trudną rolę wychowywania nowych kadr oficerów marynarki handlowej.

Swoistej wagi nabiera ta nominacja w oświetleniu faktu, że kpt. St. Kosko jest jednym z pierwszych absolwentów Szkoły Morskiej. Fakt ten bowiem mówi nie tylko o tym, że nowy dyrektor należy do zespołu młodych, znanych już pionierów bandery handlowej, lecz jest świadectwem pierwszego etapu naszej dojrzałości morskiej, wyrażającej się na pewnych odcinkach pracy, kadrą ludzi, przygotowanych całkowicie do pracy morskiej.

Kapitanowi Stanisławowi Kosko — życzymy owocnych rezultatów w pracy wychowywania młodych oficerów marynarki handlowej.

W smutną rocznicę. W dniu 16 lipca, jako w pierwszą smutną rocznicę tragicznej śmierci gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, wielkiego Pioniera potęgi polskiej na morzach świata, odbyło się w całym kraju szereg skromnych obchodów, poświęconych pamięci Zmarłego.

W Warszawie,, w kościele garnizonowym, odbyło się nabożeństwo żałobne, na którym byli obecni: matka ś. p. generała Orlicz-Dreszera, gen. T. Kasprzycki, marszałek Al. Prystor, wicemarszałek Schaetzel, przedstawiciele władz LMK i społeczeństwa.

W tym samym dniu odbyło się również nabożeństwo w kościele Marii Panny w Gdyni, po którym zebrani przedstawiciele władz LMK i społeczeństwa gdyńskiego oraz członkowie Komitetu Uczczenia ś. p. gen. G. Orlicz-Dreszera, udali się na Oksywie, gdzie na samotnej mogile złożono wieńce.

W dniu 16 lipca, Prezes Rady Głównej LMK, członek Komitetu Uczczenia ś. p. gen. G. Orlicz-Dreszera, Józef Kożuchowski wygłosił przemówienie radiowe, poświęcone pamięci Zmarłego generała.

*

O nowym rekordzie gdyńskim. W miesiącu czerwcu zanotowano nowy rekord obrotów towarowych Gdyni. Nie będziemy w tym miejscu podawać cyfr, mówiących o tym nowym sukcesie pracy. Warto jednak zwrócić uwagę na pewne wnioski, jakie nasuwają się między kolumnami tych cyfr obrotu.

Wraz ze wzrostem obrotów towarów, maleje coraz bardziej i tak do maksimum wykorzystana zdolność przeładunkowa portu gdyńskiego.

Port jest w chwili obecnej przepracowany. A zanotowana ostatnio liczba nowego rekordu, jest zapowiedzią dalszego zwiększania się transportów morskich.

Stąd wypływa prosty wniosek, że jedną z najbardziej palących spraw, z zakresu zagadnień portowych — jest zwiększenie chłonności przepustowej portu gdyńskiego, przez dalsze inwestycje.

Niezależnie od tego nasza polityka morska — musi już w tej chwili przy planowaniu wszelkich nowych zamierzeń, realizować je z uwzględnieniem, zarysowującej się perspektywy naszych możliwości transportu morskiego.

*

Niezwykły przyrost naturalny Gdyni. Ostatnie dane statystyczne podają liczbę naturalnego przyrostu ludnościowego w Gdyni.

Liczba ta w roku 1936, na 1000 osób — wynosiła 31.0, podczas gdy dla całej Polski, tylko—26.1, dla Warszawy — 13.4, dla Torunia — 23.1.

Fakt ten stanowi pewną charakterystyczną cechę dla Gdyni, która wykazuje pod każdym względem dużą dynamikę.

*

Bunkrowanie statków. Szereg statków obcych bander zachodzi często do naszych portów dla nabrania bunkru.

Ostatnio firma Robur zamówiła w Holandii specjalny statek dla bunkrowania statków na pełnym morzu. Drugi statek tego rodzaju zakupiła firma Bertrans. Zdolność ładunkowa tych statków wynosi 1.000 ton. Mają one na wysokości Helu, zaopatrywać w bunkier te statki, które jedynie dla bunkrowania zawijają do portów gdyńskiego i gdańskiego.

Stanowić to będzie niewątpliwie czynnik atrakcyjny dla armatorów zagranicznych, którzy dzięki temu uwolnieni zostaną od niezbędnych przy wchodzeniu do portu opłat portowych i pilotowych.

*

Największe porty świata w roku 1936. Hamburskie czasopismo „Hansa", poświęcone sprawom żeglugowym, w jednym z numerów podaje wykaz największych portów świata, uszeregowanych według tonażu statków — na wejściu.

Z zestawienia tego na czoło wysuwa się Londyn (22.386 tysięcy B. T. R.), po nim idzie Rotterdam, Hamburg, Antwerpia, New York i t. d. Gdynia znajduje się w tym zestawieniu na 28-ym miejscu, a Gdańsk na 35-ym.

Jest to jeszcze jeden z dowodów niewątpliwego pierwszeństwa Anglików na morzach świata.

*

Obca bandera w portach angielskich. Ale obok tych blasków brytyjskiej bandery, można zaobserwować równocześnie — cienie.

Oto według oświadczenia p. Oliwera Stanley'a, obce bandery reprezentowały w roku 1936 55% obrotów portowych Zjednoczonego Królestwa, przy czym z ładunkiem — weszło i wyszło z tych portów 51% statków pod obcą banderą. Zrozumiałe, że tego rodzaju fakty budzą niepokój wśród Anglików.

Reorganizacja szkolenia marynarzy w Niemczech. Sprawa wychowywania ludzi zatrudnionych w żegludze morskiej, nie jest taka łatwa, jak to się często wydaje.

Świadczy o tym choćby fakt, że w tak starej flocie handlowej, jak niemiecka, odczuwa się pewne braki wychowawcze.

Toteż ostatnio kwestia ta stała się przedmiotem badań władz niemieckich. Sprawą tą zajmuje się „Reichsbetriebsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Behriebe", która pracuje nad ustaleniem nowych i poprawy starych norm szkolenia kadr w żegludze.

W tej reorganizacji norm szkoleniowych baczną uwagę zwrócono przede wszystkim na selekcję kandydatów, która dotychczas pozostawała wiele do życzenia.

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr 8 SIERPIEŃ 1937

ROKROCZNIE NARÓD POLSKI ŚWIĘCI „DZIEŃ MORZA". W DNIU TYM ROKROCZNIE OD CODZIENNEJ PRACY SIĘ ODRYWA, BY BACZNIEJSZYM SPOJRZENIEM OBJĄĆ SWOJĄ NADMORSKĄ OJCOWIZNĘ I NIEZMIERZONE PRZESTRZENIE OCEANÓW.

ONE TO JEDNOCZĄ NAS WSZYSTKICH WE WSPÓLNYM DĄŻENIU DO LEPSZEJ PRZYSZŁOŚCI. ONE ŁĄCZĄ NAS ZE ŚWIATEM, WPROWADZAJĄ NA WOLNE, GRANICAMI NIE PRZECIĘTE, DLA WSZYSTKICH JEDNAKOWO DOSTĘPNE — SZLAKI.

HANDEL MORSKI I PRZEMYSŁ, WŁASNA BANDERA HANDLOWA, WŁASNA MARYNARKA WOJENNA I PORTY, A NADE WSZYSTKO GDYNIA, GDYNIA, MIASTO STUTYSIĘCZNE, PORT ŚWIATOWY, JESZCZE WCZORAJ MAŁA WIOSKA RYBACKA, DZIŚ WĘZEŁ GOSPODARCZY TRZYDZIESTOCZTERO-MILIONOWEGO PAŃSTWA — OTO SPRAWY, DLA KTÓRYCH ROZWAŻANIA SKUPIAMY SIĘ ROKROCZNIE W „DNIU MORZA".

GDY OGARNIAM OBRAZ NASZEGO DOROBKU MORSKIEGO, TO WIDZĘ NIE TYLKO TĘTNIĄCE ŻYCIEM WYBRZEŻE, NIE TYLKO RAMIONA LINIJ OKRĘTOWYCH, WYCIĄGNIĘTE DO DALEKICH PORTÓW, SŁOWEM NIE TYLKO TO WSZYSTKO, CO WIELOKROTNIE POMNAŻA MATERIALNIE NASZĄ SIŁĘ GOSPODARCZĄ, LECZ WIDZĘ TAKŻE OBJAW RODZĄCYCH SIĘ W NAS WARTOŚCI DUCHOWYCH, BĘDĄCYCH CECHĄ LUDZI MORZA, LUDZI ZAHARTOWANYCH W PRACY I W WALCE Z ŻYWIOŁEM.

SUROWOŚĆ ŻYCIA MORSKIEGO, ZRODZONA W POTĘŻNYM ODDECHU OCEANU, CORAZ POWSZECHNIEJ PRZYCZYNIA SIĘ DO WYZWOLENIA NASZEJ DUSZY NARODOWEJ Z MAŁOŚCI I SŁABOŚCI.

OBCHODZONY CO ROKU UROCZYŚCIE W CAŁEJ POLSCE „TYDZIEŃ MORZA" JEST WYRAZEM NIE TYLKO NASZYCH UCZUĆ, ALE TAKŻE I PRZEDE WSZYSTKIM OKRESEM NARODOWEGO RACHUNKU SUMIENIA W TEJ DZIEDZINIE.

DOTYCHCZAS OBRACHUNEK TEJ MORSKIEJ PRACY WYRAŻAŁ SIĘ ZAWSZE IMPONUJĄCYM DOROBKIEM, REKORDAMI WYSIŁKU I PRACY. ALE MUSIMY SOBIE UPRZYTOMNIĆ, ŻE NAWET NAJBARDZIEJ WYDAJNY REZULTAT NASZEJ PRACY NA MORZU NIE BĘDZIE NA MIARĘ NASZYCH POTRZEB. BO WIEKOWE SĄ NASZE ZALEGŁOŚCI I ZANIEDBANIA NA WYBRZEŻU I NA MORZU — ZANIEDBANIA, KTÓRE DZISIEJSZE POKOLENIE POLAKÓW MUSI WYSIŁKIEM NIEUSTANNYM ODRABIAĆ.

PAMIĘTAĆ MUSIMY RÓWNIEŻ, ŻE NIEDOŚĆ JEST MIEĆ WŁASNY BRZEG MORSKI I STATKI, ŻE NIEDOŚĆ PROWADZIĆ WŁASNY HANDEL MORSKI. PAMIĘTAĆ MUSIMY NIEUSTANNIE O ZAPEWNIENIU BEZPIECZEŃSTWA TEJ POLSKIEJ PRACY NA WYBRZEŻU I NA MORZU. DLATEGO CHCEMY MIEĆ MARYNARKĘ WOJENNĄ, ODPOWIADAJĄCĄ POTRZEBOM I WIELKOŚCI PAŃSTWA POLSKIEGO.

ZAPATRZENI W DALEKIE HORYZONTY MÓRZ, WINNIŚMY PRZEZ POZNANIE I UKOCHANIE ROZLICZNYCH SPRAW MORSKICH BUDZIĆ I POGŁĘBIAĆ W SOBIE PRAGNIENIE, BY NASZA FLOTA POWIĘKSZAŁA SIĘ DALEJ COROCZNIE NIE TYLKO O STATKI HANDLOWE, KTÓRE W GŁĘBIACH SWYCH ŁADOWNI NIOSĄ W ŚWIAT PRODUKTY NASZEJ PRACY I ZWOŻĄ POTRZEBNE NAM SUROWCE, — ALE BY STALOWE BURTY OKRĘTÓW WOJENNYCH ZAPEWNIAŁY BEZPIECZEŃSTWO TEJ PRACY.

(Przemówienie Pana Prezydenta R. P., wygłoszone przez radio w dniu 29 czerwca).

Gdynia tylko dla Polaków!

Minął już doroczny okres podniosłego entuzjazmu na rzecz zagadnień morza.

Odbyły się wszędzie świętomorskie uroczystości, które w nalocie nastrojów uwypukliły nowe wnioski, uplastyczniły najbliższe zadania.

Jednym z kardynalnych zadań na okres najbliższy to sprawa obrony morskiej, którą każde z ostatnio organizowanych uroczystości świętomorskich wysuwało na miejsce naczelne.

Niewątpliwie najbardziej owocny rezultat uroczystości świętomorskich osiąga się przez bezpośredni kontakt społeczeństwa z całym szeregiem tych elementów naszego życia morskiego, które posiadają już określony kształt, mają w istocie swej pewną zwartą, mocną siłę oddziaływania na wyobraźnię i uczucie.

Toteż uroczystości gdyńskie, w okresie Święta Morza — wyodrębniają się szczególną wagą, mają swoiste znaczenie w dziedzinie pogłębiania światopoglądu morskiego w psychice społecznej. Dają jakby w przekroju zarys celów i potrzeb. Każde słowo, każda myśl znajduje tutaj mocne uzasadnienie w obliczu tych rozlicznych fragmentów gdyńskiego życia, które narzucają się oczom patrzących i budzą podziw i zachwyt, zamyślenie lub niepokój.

Gdy skończyła się rewia floty, która odbywała się w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, nietrudno było w oczach tłumu, patrzącego na ostatni defilujący okręt, na malejący, granatowy sznur marynarzy — wyczytać zawód i rozczarowanie:

— Jakto — pytali — to już koniec? To już wszystkie okręty przeszły?

Niewątpliwie kryło się w tym pytaniu odruchowe uczucie niepokoju, objawiła się w tym obrazie skromnej floty wojennej, defilującej na tle wielkiego morskiego dzieła, pewna niewspółmierność, wyrastająca gdzieś u samych podstaw naszej morskiej racji stanu.

Wielu z patrzących niewątpliwie zrozumiało, że wielkie już dzieło pracy morskiej wzrastać może jedynie w atmosferze powszechnego zrozumienia: czym jest na prawdę obrona morska? Czy granice tego pojęcia zamykają się jedynie wokół programów rozbudowy floty wojennej i planów strategii morskiej, czy też mają znaczenie szersze, przerastające ten zakres.

Raczej tak.

Szczególnie gdy zważyć wypadnie wartość tych sił społecznych, które są jakby zwierciadłem powszechnych pragnień i zainteresowań.

I tutaj mimowoli kojarzy mi się pewne charakterystyczne zdarzenie, które jest jakby synonimem wiadomości społeczeństwa o zagadnieniu obrony morskiej.

Jeden ze statków żeglugi przybrzeżnej — zbliża się do portu. Na pokładzie szereg osób z zainteresowaniem przygląda się statkom, stojącym na redzie. W niedalekiej odległości od statków zagranicznych stoi transportowiec wojenny O. R. P. „Wilia".

Obecność tego okrętu na redzie — staje się pewnego rodzaju łamigłówką dla grupy rozmawiających na pokładzie.

— To chyba polski, bo widać polską „flagę" — mówi jeden.

Krążą różne domysły, aż wreszcie jakiś elegancki, opalony na brąz, młodzian, sprawę przesądził.

— To będzie na pewno nowa draga wojskowa!

Zdarzenie na pozór błahe, jednak przyznać trzeba, że jest ono niejako symbolicznym świadectwem zainteresowań społecznych sprawami obrony morskiej, które w pojęciu wielu jest jeszcze w okresie dragi, pogłębiającej morskie płycizny!

A przecież Gdynia z okresu „dragi pogłębiającej" już dawno wyrosła. Stała się już par excellence wielkim portem, ma swe potężne obroty, rekordy, z każdym dniem, z każdym tygodniem wzrasta, potężnieje. Dla tej Gdyni i dla bezpieczeństwa całej pracy morskiej trzeba odpowiedniej siły obronnej.

Ta siła obronna — to nie tylko budowa nowych okrętów wojennych, szkolenie kadr marynarzy, lecz znacznie szerszy zakres pojęć, pojęć fundamentalnych w dziedzinie naszego zachowania się na morzu. Składa się na nie szereg elementów.

Przecież w świadomości społecznej, w płaszczyźnie ogólnomorskich projektów i zadań nie została dotąd należycie skrystalizowana sprawa obrony wybrzeża od wpływu i działania wszelkich czynników, których obecność bezsprzecznie wpływa destruktywnie na rezultat wysiłków przygotowywania obrony morskiej.

Nie jest żadną tajemnicą, że ekspansja wpływów niemieckich na Pomorzu i na wybrzeżu nie znajduje odpowiednio silnej reakcji, ekspansja tym łatwiejsza, że słupy graniczne nie tworzą dostatecznie mocnej zapory — przed napierającą falą obcej, zręcznej propagandy.

Bez popełnienia większego błędu można śmiało powiedzieć, że przeszło pięćdziesiąt procent Kaszubów, zamieszkujących na wybrzeżu, nie widziało jeszcze Gdyni. A przecież istnienie Gdyni jest w utrwalaniu wpływów polskich na wybrzeżu argumentem najsilniejszym, świadectwem najbardziej oczy-

wistym tego, co się kryje tutaj, za słowem: Polska!

A sama Gdynia — czyż stanowi mocny, zwarty, narastający szaniec polskości?

Zdawać by się mogło, że tak, gdyż jest ona wyrazem woli narodowej, rezultatem wielkich i trudnych wysiłków, miastem, które wyrosło z głębokiej żywiołowej chęci odrodzenia.

A jednak oblicze Gdyni nie odpowiada— tym cechom. Pomijając udział kapitałów obcych w Gdyni, jako nieuniknioną konieczność, ze smutkiem stwierdzić trzeba, coraz mocniej wzrastające w organizmie życia gdyńskiego pierwiastki obce polskiej kulturze i naszym właściwościom narodowym. Tworzą one już na życiu Gdyni pewne skazy, dają znać o swym istnieniu.

Podobno w okresie Święta Morza, jakiś właściciel żydowskiej kamienicy — nie chciał wywiesić flagi państwowej.

Jest to czyn nie tylko podlegający przepisom prawa, lecz jeden z objawów istnienia w życiu Gdyni — pierwiastków wrogich — uczuciom duszy polskiej.

Oblicze Gdyni musi być prawdziwie polskie. Biało - czerwone ściany pewnych wielkich przedsiębiorstw gdyńskich — nie mogą być jedyną barwą polskości, a na entuzjazmie tworzenia potężnej Polski na morzu — nie może żerować obcy polskości człowiek.

Gdynia tylko dla Polaków!

W ogólnym nastroju pragnień dalszych sukcesów pracy morskiej, w dobie mobilizowania sił dla obrony narodowej, dla obrony morskiej — winno to stać się jednym z haseł podstawowych, jako organicznie zespalających się z myślą pracy pozytywnej i zapewniającej bezpieczeństwo jej rozwoju.

Lecz, aby móc przeciwstawić się tym obcym elementom, wpływającym na oblicze przyszłej Gdyni, by stworzyć z Gdyni miasto w stu procentach odzwierciadlające prawdziwie polskiego ducha — trzeba dla sprawy dalszego rozwoju portu przygotować jaknajwiększe zastępy młodzieży, zdolnej pomnażać nie tylko wartości materialne.

W kwietniowym numerze „Szkwału", w artykule pt. „Morze jest groźne" potrąciłem zlekka to zagadnienie, pisząc. — „Bo gdy młodzież akademicka awanturuje się na uczelniach z powodu Żydów, siadających w audytoriach po prawej stronie — tymczasem ciż sami Żydzi wykazują na gdyńskim terenie znacznie więcej ruchliwości i przedsiębiorczości...".

Dziś wracam celowo do tej sprawy, jako ściśle wiążącej się z dziedziną spraw obrony morskiej, zarysowującej się mocno w okresie nastrojów świętomorskich.

Stworzenie jednolitego programu wychowania morskiego młodzieży, stworzenie możliwości w jak najszerszym zakresie studiowania wiedzy z dziedziny zagadnień handlu morskiego, z zakresu przygotowania do pracy w koloniach, a co najważniejsze otoczenie troskliwością tych wszystkich objawów tego rodzaju zainteresowań, już wyrosłych w łonie samej młodzieży — należy do rzędu bodaj najpilniejszych zadań — w programie ogólnopaństwowego wychowywania młodzieży.

Tym bardziej, że młodzież prawdziwie garnie się do tych spraw, pragnie je poznać, zgłębić. Odczuwa, że stanowią one jeden z najbardziej charakterystycznych rysów niedalekiej przyszłości. Dlatego nie można patrzeć na te sprawy z wysokości foteli ministerialnych, nie można ich przytłaczać ciężarem cyferek i pieczęci administracyjnych, gdyż to nie są interesanci, natrętnie domagający się o załatwienie — to są młode serca, zdolne objąć miłością wielką pracę morską, to są spojrzenia, które szukają wokół siebie środków, które by pozwoliły im budować Polskę w oparciu o rozległe horyzonty dalekich mórz.

Młodzież czeka.

Rozpoczynający się po niedawnych uroczystościach „Tygodnia Morza" nowy etap pracy niechybnie spełni niejedną z tych obietnic, pociągnie do pracy morskiej nowe zastępy młodzieży, ułatwi jej zdobywanie wiedzy dla realizowania spraw bandery handlowej, obrony morskiej i pragnień kolonialnych.

A Gdynia również czeka na dalsze zastępy młodych sił, wyspecjalizowanych w różnych zawodach pracy na morzu, które wniosą do ogólnego dorobku nowy zapas wartości, które będą coraz mocniej cementować to polskie dzieło wyrosłe w obliczu morza. Gdynia potrzebuje coraz więcej młodych serc i rąk, które kształtować ją będą według wzorów ducha polskiego.

Bo Gdynia w okresie wspaniałej ruchliwości, a jednocześnie w dobie korygowania pewnych błędów, jakie rzucają już cień na dalszą perspektywę, nie może być miastem poszukiwaczy złota, lecz musi pogłębiać w sobie jedynie cechy miasta nawskroś polskiego — z wyrazu i z ducha.

Musi w zarodku stłumić wzrastające w niej obce, wrogie polskości pierwiastki, powstrzymać napływ tych elementów, które ciężarem legły na rozwoju gospodarczym i kulturalnym wielu miast Polski. Tam bowiem — to smutne następstwo ubiegłych okresów, tutaj w Gdyni — czas jest jeszcze się od tego uchronić.

Gdynia tylko dla Polaków!

Stanisław Zadrożny

NASI SĄSIEDZI NAD BAŁTYKIEM

Kraj tysiąca jezior i wysp — Finlandia

Nie jest to żadną przesadą, bo nasz północny sąsiad nadbałtycki, Finlandia, jak ją zwiemy powszechnie, czy Suomi, jak brzmi jej nazwa po fińsku, jest istotnie krajem nie tysiąca już ale dziesiątków tysięcy jezior: liczy ich wszakże około 70.000, a powierzchnia wód jeziornych stanowi około 9% całego obszaru. Jeśli dodamy, że jeziora te, o liniach brzegów wycinanych niby kapryśną ręką dziergana koronka, usiane setkami wysp i wysepek, wiążące się z sobą wąskimi cieśninami, a czasem rozgraniczone od siebie zaledwie przesmykiem, — że jeziora te, niby srebrne lustra błyskają spośród ciemnych, pachnących żywicą lasów sosnowych i jodłowych, to będziemy mieli obraz owego kraju, jakim związany został półwysep Skandynawski z rozległymi obszarami Rosji europejskiej, kraju, który od zachodu i południa omywają zatoki Botnicka i Fińska, a który północną swą krawędzią wybiega aż nad ocean Lodowaty.

Do tych lasów, obfitujących w zwierzynę o cennym futrze, do rybnych jezior, ciągnąć poczęły kiedyś, przed wiekami, ludy, należące do grupy ugrofińskiej, których pierwotna ojczyzna leżała, być może, na wschodnich wybrzeżach Bałtyku. Przybysze ci, stanowiący zapewne już ludność osiadłą, nie wytworzyli przecież żadnej własnej organizacji państwowej, a brak jej tym bardziej wystawiał kraj na niebezpieczeństwo najazdów sąsiedzkich zarówno z zachodu, a wiąc ze Szwecji, jak i z południa, gdzie ciągnęły się posiadłości ruskiego Nowogrodu. Najazdy szwedzkie, mające charakter popieranych przez papieży pochodów krzyżowych, rozpoczynają się w połowie XII stulecia; trwają one blisko przez stulecie, nie dając wszakże żadnych prawie wyników, tym bardziej, że Szwecję osłabiają wewnętrzne niesnaski, a od południa coraz groźniej nacierają nowogrodzianie wespół z nawróconymi na prawosławie mieszkańcami fińskiej z języka Karelii. Dopiero gdy najazd tatarski na Ruś odciąga siły Nowogrodu na południe, Szwedzi wznoszą w r. 1293 twierdzę w Wyborgu i pokojem szliselburskim z r. 1323 wytykają wschodnią granicę kraju.

Odtąd Finlandia staje się częścią monarchii szwedzkiej, przyłączenie to przecież nie ma charakteru podboju: z rycerstwa tworzy się szlachta, w zasadzie szwedzka, ale stanowiska biskupa, sędziów, urzędników administracyjnych pozostają w rękach Finnów, a choć ziemia cała podzielona została pomiędzy lenne rycerstwo, chłopi fińscy nie utracili nigdy swej roli i nigdy nie zaciężyła nad nimi pańszczyzna.

Parusetletni okres pokoju kończy się w połowie XVI wieku, gdy Ruś moskiewska torować sobie zaczyna dostęp do Bałtyku. Wojny, jakie się ciągną odtąd aż po XVII stulecie, dają początkowo Szwecji a raczej Finlandii — bo tylko fińskie wojsko bierze w nich udział — znaczne korzyści. Od r. 1595 wschodnia granica Finlandii przesunięta zostaje tak, iż punktem szczytowym opiera się o ocean Lodowaty. W r. 1617 Moskwa zrzeka się Ingrii i Karelii fińskiej na północ od Ładogi. Wojsko fińskie walczy zresztą nie tylko w obronie swej ziemi: ponadto bierze ono udział, wespół ze szwedzkim, w wojnie trzydziestoletniej, a za Karola-Gustawa bije się w Polsce i w Danii.

Długotrwałe wojny szwedzkie wywierają wpływy i o charakterze społecznym; wzrastają mianowicie uprawnienia szlachty finlandzkiej, a jednocześnie następuje centralizacja władzy państwowej. Nie znaczy to zresztą, by odrębność Finlandii miała być zniesiona; przeciwnie, podkreśla ją tym bardziej miano wielkiego księstwa, nadane wówczas właśnie Finlandii, jak i zwołanie stanów na sejm nadzwyczajny celem uchwalenia nowych danin na pokrycie zwiększonych wydatków wojennych. W tym też czasie utworzony zostaje sąd odwoławczy, a w r. 1640 powstaje uniwersytet w Turku.

Zachodzą również zmiany i o charakterze narodowym. Pod wpływem braterstwa broni ze Szwedami, szlachta fińska odrzuca język ojczysty na rzecz szwedzkiego; żywioł szwedzki wzrasta również liczebnie dzięki napływowi urzędników państwowych do wyniszczonego i wyludnionego wskutek wojen kraju — a na tym tle zaczyna się tworzyć przepaść pomiędzy szwedzkimi z języka warstwami kulturalnymi a ludem, jaki zachował język fiński.

Bolesny to naogół okres w dziejach Finlandii. Pozbawiona wskutek wojen najtęższych obywateli, wyniszczona przez nieurodzaje, głód i choroby, wyludniona wreszcie i nie mogąca stawić dostatecznego oporu, staje się Finlandia za czasów Karola XII ofiarą moskiewskiego najazdu. Przez lat osiem (1713—1721) okupuje kraj wojsko cara Piotra Wielkiego, rabując i obracając w perzynę miasta, wsie i zagrody chłopskie, a nad ludnością pastwiąc się z wrodzonym mu barbarzyństwem. Traktatami nysztadzkim (1721) i aboskim (1743) zagarnia następnie Rosja przytykającą do Ładogi część południowo-wschodnią Finlandii. Wreszcie, po półwiekowej z górą przerwie, następuje nowy najazd rosyjski na Finlandię, którą Napoleon w Tylży przyobiecał carowi Aleksandrowi I, by go zjednać na rzecz blokady przeciwangielskiej. Finlandia broni się sama, nie mogąc liczyć na pomoc Szwecji, ale mimo bohaterskiego oporu musi ulec. W r. 1809 pokojem frydrykshamskim wreszcie Szwecja zrzeka się Finlandii na rzecz cara.

Car Aleksander I przybrał tytuł wielkiego księcia Finlandii i przyrzekł najsolenniej, że kraj rządzić się będzie sam, w myśl zasad konstytucji szwedzkiej. Istotnie, w pierwszym okresie miała Finlandia tylko wspólnego z Rosją monarchę i kierownika polityki zagranicznej; poza tym administracja jej była zupełnie niezależna od Rosji, zaciągała samoistnie pożyczki zagraniczne na budowę kolei i kopanie kanałów; miała nadto Finlandia własne swe wojsko, własny pieniądz, własne urzędy celne nawet na swej granicy z Rosją.

Okres ten wszakże nie trwał długo. Od drugiej połowy panowania Aleksandra I stany generalne nie są już zwoływane, a bez ich zgody car nie ma prawa wprowadzać nowych, niezbędnych dla rozwoju kraju ustaw; jednocześnie władza biurokracji szwedzkiej wzrasta coraz bardziej, co nie może nie wywoływać tym większej niechęci śród ludności fińskiej. Dopiero w r. 1863 — jak gdyby nasze powstanie styczniowe odbić się miało tam, na północy, dalekim echem — zwołany został sejm finlandzki, który też od r. 1867 zasiada w przewidzianych prawem terminach. To ograniczenie przerostów biurokracyjnych odbija się niezmiernie korzystnie na życiu gospodarczym kraju, jak o tym świadczy bodaj handel zagraniczny, zwiększający się pięciokrotnie w ciągu dziesięciolecia.

Znów przecież pomyślny ten okres nie trwa długo. W r. 1899 car Mikołaj II nadaje sobie prawo wprowadzania ustaw wspólnych dla Rosji i Finlandii. Generał-gubernator Bobrikow otrzymuje władzę niemal dyktatorską, by móc znieść autonomię Finlandii i przeprowadzić jej rusyfikację. Wojsko finlandzkie zostaje rozwiązane, obywateli usiłuje się zmuszać do służby w wojsku rosyjskim, prasę poddaje się surowej cenzurze. Kraj przecież nie ulega: urzędnicy, stosując opór bierny, odmawiają wykonywania bezprawnych zarządzeń; znaczna liczba wybitnych osobistości musi uchodzić za granicę, wresz-

cie młody Finn, Schauman, dokonywa zamachu na Bobrikowa.

I znów w losach Finlandii dalekim echem odzywają się niepowodzenia rosyjskie w wojnie z Japonią. Pod wpływem t. zw. rewolucji z r. 1905 wszystkie zarządzenia bezprawne w Finlandii zostały odwołane, a w r. 1906 wprowadzona została reforma parlamentarna. Dawny czterostanowy sejm ustępuje miejsca izbie poselskiej, pochodzącej z wyborów powszechnych i równych, opartych na systemie proporcjonalnym; w wyborach tych biorą nawet udział kobiety.

Rosja wszakże, co daje jedną ręką, to drugą odbiera. Już w r. 1908 zaczyna się nowy okres rusyfikacji; przeciwkonstytucyjna ustawa z r. 1912 przyznaje poddanym rosyjskim w Finlandii całkowite równouprawnienie z obywatelami kraju, a niebezpiecznych — ich zdaniem — Finlandczyków zsyłają władze carskie na Syberię; jest pomiędzy nimi i późniejszy prezydent republiki Svinhufvud.

Ale to już jest koniec rządów carskich w Finlandii. W czasie przewrotu bolszewickiego parlament finlandzki ogłasza w d. 6 grudnia 1917 niepodległość kraju. Zkolei należało jeszcze wyprzeć z ziemi ojczystej załogi rosyjskie i zgnieść powstanie komunistyczne, jakie wybuchło w styczniu następnego roku. Dokonała tego armia ochotnicza pod wodzą gen Mannerheima, której kadrę stanowiła młodzież wyszkolona wojskowo na wschodnim froncie niemieckim. W maju wreszcie 1918 rząd niepodległej Finlandii zapanował nad całym krajem, a zawarty w estońskim Tartu w r. 1920 pokój z Rosją sowiecką przyznał Finlandii szerszy niż poprzednio dostęp do oceanu Lodowatego na wybrzeżu Murmańskim.

Obecnie jest Finlandia republiką, w której panuje ścisłe rozgraniczenie pomiędzy władzą ustawodawczą a wykonawczą, sprawowaną przez prezydenta o bardzo rozległych uprawnieniach; uprawnienia te polegają głównie na prawie veta, jakim prezydent ma możność odrzucić każdą uchwałę parlamentu, a wówczas sprawa musi być rozstrzygnięta na nowo przez izbę ustawodawczą.

Ani wpływy szwedzkie, jakie objęły swym zasięgiem warstwę szlachecką, ani następnie rusyfikacyjne naciski rządów carskich nie wynarodowiły w najmniejszym stopniu ludu fińskiego. Przeciwnie, już w połowie XVI stulecia powstają zaczątki piśmiennictwa fińskiego, gdy biskup Michał Agrikola przełożył Nowy Testament na język fiński; następnie, z końcem XVIII w. budzi się poczucie odrębności narodowej, początkowo wśród profesorów uniwersytetu w Turku, studiujących pochodzenie Finnów, ich dzieje, język i geografię kraju. Gdy za czasów cara Mikołaja I biurokracja szwedzka dochodzi do szczytu władzy i gdy dekret carski wzbrania druku książek fińskich, nie tyczących się spraw gospodarczych i wyznaniowych, już zarządzenia te nie mogą wstrzymać rozwoju poczucia narodowego przede wszystkim w dziedzinie kulturalnej: nieco wcześniej przecież spisany został przez E. Lönnrota epos narodowy, Kalevala, z sag, powtarzanych ustami śpiewaków ludowych, a epopeja ta staje się źródłem sztuki narodowej fińskiej. Następnie, w roku naszego powstania styczniowego ogłoszony zostaje dekret, przyznający w administracji od r. 1883 językowi fińskiemu zupełne równouprawnienie ze szwedzkim: od tej chwili warstwy kulturalne w znacznej części powracają do zapomnianej czasowo mowy ojczystej. Dziś, w myśl konstytucji, oba języki, i fiński, i szwedzki, są równouprawnione, choć ludność z języka szwedzka stanowi zaledwie 10%, skupiając się na wybrzeżach w zachodniej części zatoki Fińskiej i nad zatoką Botnicką tam, gdzie zwęża się ona najbardziej.

Tam też, na wybrzeżach obu zatok, występuje największe zgęszczenie ludności kraju, wynoszącej około 3.750.000, co na obszar 383.000 km przestrzennych, a więc nieco mniejszy od obszaru Polski, daje około 10 mieszkańców na km, przeciętną zatem w Europie najniższą. W prowincji Uusimaa, obejmującej wybrzeże południowe ze stolicą, przypada na 1 km nieco ponad 45 mieszkańców; w najsłabiej za to zaludnionej północnej części kraju, liczba ludności na km przestrzennym wyraża się cyfrą 2.5.

Odsetek ludności, trudniącej się rolnictwem, dochodzi w Finlandii do 60%, przy czym przeważają zagrody małe i średnie, ale nie uprawa zbóż ani hodowla koni, bydła i drobiu jest największym bogactwem kraju. Grunty orne zajmują zaledwie 6.5% obszaru; około 21% przypada na pastwiska i nieużytki, — reszta, 72.5% — to lasy, sosnowe i jodłowe, niekiedy brzozowe, o jakich wspominaliśmy na wstępie. Lasy te, których niecałe 40% stanowi własność państwa, nieco zaś ponad 50% należy do posiadaczy prywatnych, są właśnie największym bogactwem roślinnym; dają one rocznie ponad 45 milionów m^3 drzewa, z czego mniej niż połowa idzie na eksport, resztę zaś przerabiają przemysły takie, jak tartaczny, meblarski i t. p., ale przede wszystkim papierniczy i celulozowy; przemysł papierniczy wyprodukował mianowicie w r. 1934 ponad 500.000 ton, gdy produkcja polska wyniosła w tym samym czasie niespełna 170.000 ton.

Nie są to zresztą jedyne przemysły Finlandii. Istnieje więc tam przemysł metalowy, głównie żelazny, przędzalniczy, obok żywnościowych i innych. Znaczny też dochód czerpią rybacy finlandzcy z połowów, które w r. 1934 dały prawie 20.000 ton, a więc dwukrotnie więcej niż u nas w tym samym czasie; przewyższa też nas znacznie Finlandia w dziedzinie floty handlowej, na którą w r. 1934 składało się w Finlandii ponad 1.200 statków, o łącznym tonażu 400 tysięcy z górą ton, gdy my ich mieliśmy zaledwie 56, przedstawiających w sumie 65.000 ton.

To wysokie uprzemysłowienie kraju sprawia, że jego obroty towarowe z zagranicą są nierównie wyższe od naszych; liczby bezwzględne eksportu i importu finlandzkiego są wprawdzie od naszych nieco niższe, w przeliczeniu na głowę ludności daje to jednak w cyfrach okrągłych dla Finlandii 22 złote dolary w eksporcie i 17 zł. dol. w imporcie, gdy eksport nasz daje zaledwie 3.3 zł na mieszkańca, a import około 2,8 zł dol., a więc, gdy przewyżka eksportu nad importem wynosi w Finladndji 5 zł dol. na obywatela, u nas przewyżka ta równa się zaledwie 50 zł centom.

Dane, jakie tu przytoczono, mówiąc o naszym północnym, nadbałtyckim sąsiedzie, nie powinnyby wzbudzić w czytelniku polskim uczucia goryczy. Rozwijała się Finlandia w odmiennych niż my warunkach, zwłaszcza w XIX st., w wieku rozwoju techniki, mogła podążać za wzorami Zachodu, a zadania te ułatwiał jej niezmiernie wysoki poziom kulturalny, przejęty od sąsiedzkiej Szwecji, oparty m. inn. na niezmiernie surowych, ale — jak się okazuje — dobroczynnych w swych skutkach prawach. Czyż trzeba tu przytaczać, iż gdy Polak, przybyły po rewolucji bolszewickiej gdzieś do głuszy leśnej w Finlandii, dziwił się, dlaczego nie ma zamków u drzwi, odpowiedziano mu tam, że, istotnie, zamki i klucze znane są tam... ze słyszenia, bo podobno w Rosji trzeba mieszkania, wychodząc, zamykać w obawie złodziei. — W Finlandii kradzieże są nieznane, bo przez szereg stuleci za występek ten groziło — ucięcie ręki.

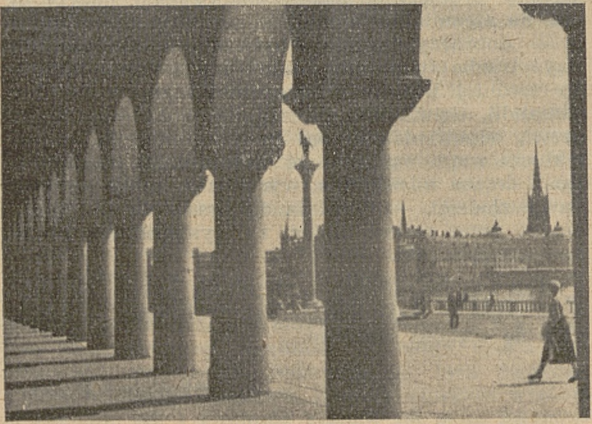
Ten rys charakteru, jaki twarde prawo wyrobiło w narodzie — obok pracowitości wrodzonej — zasługuje na głęboki szacunek.

Stanisław Poraj









Lato błękitno-

Uparty „wyznawca morza", rokrocznie latem ciągnący do polskiej Mekki — Gdyni, stanąwszy na Górze Kamiennej, ujrzy na migotliwej, srebrnymi blaskami słońca nabijanej tarczy zatoki i hen na jej krańcu, na horyzoncie, białe, jasne plamy. Jest ich coraz więcej — z roku na rok się mnożą. To jachty.

Bielą swą wypełniły Jastarnię, szybują zwiewnie i cicho wzdłuż półwyspu helskiego.

A gdyby ów pątnik wzrok swój przeniósł ponad szklaną kulistość morza, ujrzałby je zagubione w bezmiarach szmaragdowej toni, gdzie brzegu nie widać, kędy się wszelka istność zatraca, prócz nieba błękitu i morza falującej głębi....

I dalej, dalej, gdzieś u wybrzeży Szwecji, w szkerach Finlandii, w tumach gotyckich fiordów Norwegii, u wysp zielonych Danii, a może jeszcze, jeszcze dalej....

Zwiększyliśmy swój zasięg, rozszerzyliśmy biało-czerwony horyzont.

*

* *

Lato błękitno-szmaragdowe....

Tu zaraz obruszy się ktoś z żeglarskiej gromady i powie, że to jest zubożanie barwności żeglarskiego życia — bo przecież żagle (to wszak najważniejsze!) są białe, dłonie od cum i wszelkiego innego żeglarskiego sprzętu żółto-sine, zupa jest przydymiona — kolor włosów „tych z naprzeciwka" (Szwedek) jest złoty, zaś drelich żeglarza jest paletą wszystkich barw.

Zostańmy jednak przy kolorach, które dominują, przyjrzyjmy się natomiast kto pod błękitem niebios stawia żagle, jakie i czyje jachty przecinają szmaragd Bałtyku.

Na półwyspie króluje Jastarnia, a w niej AZM. Dawne koczowisko Nomadów, biwakujących na wydmach piaszczystych w małych namiocikach, zastąpione zostało przyzwoicie rozplanowaną i pobudowaną przez Państwowy Urząd W. F. i P. W. kolonią stałych drewnianych obiektów, zapewniających nie tylko sen bez wzruszeń i łapania dryfującego namiotu, ale normalne warunki uczenia się i bytowania.

Na bojach w porcie stoją jachty: „Jurand", „Wojewoda Pomorski", „Swarożyc", „Szkwał", „Poświst" i „Krzysztof Arciszewski".

Ośrodek jastarnieński przeszkoli w roku bieżącym 400 żeglarzy (po 200 w turnusie lipcowym i sierpniowym) z tym, że każdy z nich odbędzie co najmniej jeden pełnomorski rejs. Prócz szkolenia żeglarskiego i podróży do obcych portów, które tak bardzo otwierają oczy na świat, w programie jest cały szereg zagadnień, dotyczących pracy na morzu, w porcie, w koloniach, zagadnień, które obecnie, po stworzeniu stosunkowo już dużej kadry żeglarzy, muszą się wysunąć na plan pierwszy.

Wszak właśnie młodzież akademicka, po skończeniu studiów i nabyciu wiedzy i techniki żeglarskiej, winna stworzyć owe, już „dorosłe", polskie społeczeństwo morskie, które zkolei, będzie podstawą polskiej polityki morsko-kolonialnej.

szmaragdowe

Drugim zbiorowiskiem młodzieży żeglarskiej są harcerskie drużyny żeglarskie. Rok bieżący przynosi tutaj pewne, dość znaczne zmiany.

Znana powszechnie flotylla „Czajek" została z Harcerskiego Ośrodka Morskiego przeniesiona na jezioro Narocz, gdzie został stworzony Centralny Ośrodek Żeglarstwa Śródlądowego. „Czajki" swój egzamin na morzu zdały dobrze, niemniej jednak Kierownictwo Harc. Drużyn Żeglarskich uznało je za sprzęt na morzu nie odpowiedni, a dotychczasowy brak poważniejszych wypadków należy tłumaczyć nie tylko tym, że „Czajki" posiadają zbiorniki powietrzne, przez co utrzymują się na powierzchni, ale przede wszystkim, tym, że pływały na nich sprawne, już na wodach śródlądowych wyszkolone załogi. W miejsce dotychczasowych kursów żeglarstwa przybrzeżnego powołany został kurs szalupowy, obliczony na 40 uczestników. Kurs ten, zbiegający się z wyprawą szalupową, przedsięwziętą przez por. mar. handl. J. Kuczyńskiego, ma postawić i praktycznie rozwiązać problem morskiej turystyki szalupowej, o której się w Polsce od kilku już lat mówi, a której pierwsze próby były już od dwu lat podejmowane przez harcmistrza J. Michałowskiego z załogami harcerskimi.

Szkolenie pełnomorskie harcerzy odbywa się na szkuner-jachcie „Zawisza Czarny", którego kapitanem jest w dalszym ciągu gen. Mariusz Zaruski. Przewidziane są cztery rejsy, w czym jeden sześciotygodniowy, w czasie którego statek zawinie do Amsterdamu, gdzie załoga weźmie udział w Jamboree — międzynarodowym zlocie skautów, oraz do Calais, skąd nastąpi wycieczka na wystawę do Paryża.

W dwu rejsach (pierwszym i ostatnim) wezmą również udział czynni oficerowie armii lądowej. Obecnie „Zawisza" wyruszył w swój trzeci rejs.

W strukturze organizacyjnej harcerstwa żeglarskiego następuje również zasadnicza zmiana: powołany zostaje Harcerski Krąg Morski, który skupiać będzie wszystkich harcerzy o wyszkoleniu żeglarskim morskim, natomiast dotychczasowe śródlądowe drużyny żeglarskie otrzymają nazwę „wodnych" i zajmować się będą tylko wyszkoleniem żeglarskim śródlądowym. Całość spraw morskich administracyjno-gospodarczych przekazana zostanie Harcerskiemu Ośrodkowi Morskiemu w Gdyni, on też będzie bazą harcerskich jachtów morskich: „Zawisza Czarny", „Poleszuk", „Goplana", „Znicz", „Kismet".

Trzecią organizacją, której poczynania na morzu rozwijają się coraz pomyślniej, jest Związek Strzelecki.

Pływającym ośrodkiem morskim jest kecz „Maria Alicja", własność członków związku, który przez nich oddany został do powszechnego użytku. Jacht ten posiada około 200 m^2 powierzchni żagli oraz motor pomocniczy i zasadniczo jest przeznaczony do celów rybackich. Dowodzony jest przez oficera marynarki wojennej.

Jacht ten odbędzie 2 rejsy 20-dniowe, a poza tym strzelcy szkolić się będą na 4 małych jachcikach i 2 szalupach. Ogółem przeszkolenie morskie otrzyma 40 ludzi.

Poza akcją morską szkoli Związek Strzelecki w Ośrodku nad jeziorem Kiekrz 40 orląt na stopień sternika śródlądowego, oraz w Augustowie nad jeziorem Necko 40 strzelców i 40 członków innych stowarzyszeń.

Prócz tych związków, coraz więcej organizacyj i poszczególnych osób inicjatywę swą skierowuje na wodne szlaki, coraz to nowe przybywają jachty, na szczęście, coraz częściej budowane w kraju. Nie brak śmiałych pomysłów, planów wypraw oceanicznych, a tak zwany „zaczarowany trójkąt" jest już tylko ochronką żeglarską dla najmłodszych.

Podziw i „umiłowanie morza" coraz częściej zamieniają się w twarde, żeglarskie odciski na dłoniach, a kontemplacja pięknych widoków w wnikliwe, fachowe wgryzanie się w zawiłość tego mechanizmu, który jest kluczem potęgi morskiej i kolonialnej Polski, w życie portu i jego arteryj, jakimi są szlaki handlowe, z krążącymi po nich statkami.

Równoległe z akcją żeglarską na morzu, rozwija się żeglarstwo śródlądowe. Na pierwsze miejsce wysuwa się tu doskonale zorganizowany i wyekwipowany Ośrodek Żeglarstwa Śródlądowego Ligi Morskiej i Kolonialnej. Rozporządza on flotyllą, która może pomieścić naraz 70 osób, zaopatrzony jest w warsztat modelarstwa okrętowego, bibliotekę i wszelkie urządzenia do gier i ćwiczeń, posiada motorową łódź ratunkową i t. p. Przeszkolenie w zakresie stopnia żeglarza i sternika jachtowej żeglugi śródlądowej otrzyma w nim w ciągu sezonu 400 młodzieży (dziewcząt i chłopców, w 2 turnusach: lipcowym i sierpniowym). Wielkość jeziora, stwarzająca warunki żeglarskie niemal równe morskim, dobrany personel instruktorski i dobrze opracowany program dadzą Lidze kadrę młodych żeglarzy (Ośrodek szkoli młodzież szkół powszechnych i średnich), którzy sport żeglarski szeroko spopularyzują, zaś swoją na kursie nabytą wiedzą i rozbudzoną ideowością podniosą na wyższy poziom pracę w kołach szkolnych LMK.

Obok Ośrodka Ligi stworzony został i również dobrze w sprzęt żeglarski i inne udogodnienia zaopatrzony wyżej już wymieniony Harcerski Centralny Ośrodek Żeglarstwa Śródlądowego nad Naroczą. Jest on pomyślany jako szkoła instruktorów żeglarstwa. Biorąc pod uwagę inne jeszcze ośrodki, znajdujące się nad jeziorem Narocz oraz udogodnienia komunikacyjne (ostatnio otwarta została stacja kolejowa Narocz), dochodzi się do wniosku, że Narocz stanie się potężnym bastionem żeglarstwa śródlądowego w Polsce, który będzie mógł być porównany tylko z jeziorem Bolaton na Węgrzech.

W zamierzeniach Ligi Morskiej i Kolonialnej leży stworzenie drugiego jeszcze ośrodka śródlądowego z wypadem na morze, t. j. nad jeziorem Żarnowieckim.

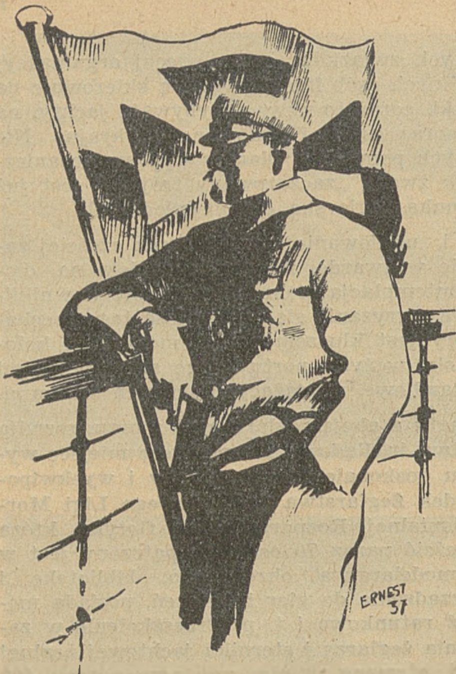
W roku bieżącym jest tam zorganizowany obóz wypoczynkowy dla młodszej młodzieży ligowej oraz czynione są starania w celu upatrzenia i zakupienia odpowiedniego terenu.

Okręg Łódzki LMK zorganizował w tym roku ośrodek żeglarski nad jeziorem Gosławickim, zaś Poznański nad jeziorem Kiekrz.

Rzeki polskie roją się również od najrozmaitszych wypraw i wycieczek. Nie brak w nich i zagranicznych, i tak np. harcerze wyruszają rzekami przez Niemcy do Holandii na Jamboree, inni do Prus Wschodnich oraz Rumunii.

Żeglarstwo — zarówno morskie jak śródlądowe wzrasta na sile, ogarnia coraz szersze kręgi młodzieży, nierzadko i starszych, a ze sportu dla nielicznych, uprzywilejowanych jednostek staje się sportem szerokich mas, potęgującym ich zdrowie, siłę i hart.

Bronisław Miazgowski



Powrót Komendanta na kontr-torpedowcu „Wicher"

OTO WIATR Z NAD OJCZYZNY PRZYGANIA
ŚWIST ŚPIEWNY,
OTO BIAŁE, W MILCZENIU KOŁUJĄCE, MEWY.

ZIMNA SÓL, W ISKRACH WODNYCH NIESIONA UKOŚNIE,
SMAKUJE, JAK MYŚL MŁODA, MYŚL O MORSKIEJ WIOŚNIE,
PRYŚNIĘTA W BRWI POTĘGĘ, POD CZOŁO Z KRZEMIENIA
W OCZY PEŁNE PŁOWEGO POŁYSKU MILCZENIA.

SIWE PIANY — MCHY WODNE BLASK SŁOŃCA ROZPRAŻYŁ,
W PŁOMIEŃ SZORSTKI, JAK MIŁOŚĆ NA ŻOŁNIERSKIEJ TWARZY.

TYLEKROĆ, SREBRNE DROGI, SZUMIĄCE POD OSTRZEM,
TYLEKROĆ SZRONY GWIEZDNE CZERŃ NOCY ZATARŁA,
TERAZ WIECZÓR NAD INNE PRAWDZIWSZY I PROSTSZY,
PO ODDALACH PRZECIĄGA SELEDYN I SZKARŁAT.

TYLEKROĆ GASŁY ZORZE I DRŻAŁY NA WODZIE,
JAKO KREW, CO SMUGAMI Z TĘTNIC ŚWIATA USZŁA,
OTO JEDNA DOGASA SUROWIEJ I SŁODZIEJ,
JAK CHORĄGIEW ZAKLĘTA PRZEZ RYCERSKIE GUSŁA.

BRZEGIEM, BRZEGIEM, ŚCIEŻKAMI W TEN ZMIERZCH, CO SIĘ SYPIE —
SZARY POPIÓŁ I DRZEWA WŚRÓD CIENI KOŁYSZE,
BIELĄ DRÓG ODCHODZĄCYCH KU NOCY I W CISZĘ
IŚĆ SAMOTNIE I CISZY WYSŁUCHAĆ, JAK SKRZYPIEC.

JAKŻE WIECZNOŚĆ ODEPRZEĆ, KIEDY RÓWNA CIENIOM,
KIEDY PUSTKĄ BŁĘKITU NAD GŁOWĄ URASTA?
JAKŻE MIŁOŚĆ ODSUNĄĆ I NIE DYSZEĆ ZIEMIĄ?
ZIEMIĄ GORZKĄ, JAK JESIEŃ LILIOWA NA ASTRACH.....

ODDAŁ, DUMĄ OKUTY, TWARDY ZARYS GŁOWY,
I TRUD CO NIE OD DZISIAJ I SMUTEK NIE NOWY,
ODDAŁ DŁONIE Z NAD MIECZA I SERCE Z NAD WOJEN,
SZEPTOM ZIEMI, CO WIECZNYM WZBIERAJĄ SPOKOJEM.

A TUTAJ, TYLKO MORZA BURZĄCA SIĘ TOPIEL,
W KTÓREJ OSTRZE KSIĘŻYCA SREBRNE STUDNIE KOPIE.

A TAM, KROK W CIĘŻAR KRYPTY IDĄCYCH POKOLEŃ,
I WIELKOŚĆ MARMUROWA CIENIAMI NA CZOLE.

JULIUSZ ZNANIECKI

Na baku mówią że...

Wśród szeregu pism, które z okazji tegorocznego „Tygodnia Morza“ wydały specjalne numery „morskie“, na uwagę zasługują zwłaszcza: **„Wiadomości Literackie“**, **„Myśl Polska“** i **„Polska Zbrojna“** (dodatek niedzielny z dnia 11 lipca).

*

W bieżącym miesiącu ukaże się nakładem „Roju“, nowa książka Brunona Dzimicza, autora **„Samotnego krążownika“**. Będzie to cykl nowel p. t. **„Skaza marynarska“**.

*

Jacht Akademickiego Związku Morskiego, „Wojewoda Pomorski“, który wypłynął na dłuższy rejs i miał wrócić do Polski w dniu 23 lipca, — już w dniu 12 lipca wywołał, wślad za notatką PAT-a, obawę prasy, że... „zniknął bez śladu“. Skąd to przedwczesne i nieuzasadnione niepokojenie opinii publicznej, jaki tego cel. i czyje działają tu wpływy — oto sprawy godne zastanowienia.

*

Zofia Starowiejska - Morstinowa publikuje na łamach **„Kuriera Porannego“** szereg bardzo inteligentnych w swej wnikliwości artykułów z cyklu **„Człowiek morza“**, **„Pieniądz w morzu“** i **„Gdynia — miasto, Gdynia — port“**.

*

Ciekawy i dobrze prowadzony przez Mikołaja Arciszewskiego tygodnik **„Torpeda“**, częściowo utracił swą niezależność, od niedawna bowiem wychodzi jako dodatek do „Kuriera Bałtyckiego“. Należy jednak mieć nadzieję, że osoba redaktora „Torpedy“ nadal gwarantować będzie jej czytelnikom, iż zawarte w niej artykuły nadal cechować będzie odwaga cywilna i śmiałość myśli.

*

W okresie „Tygodnia Morza“ pojawiły się na listach pieczęcie pocztowe, których rysunek wyobraża jakąś nadzwyczajną krypę, dymiącą z dwóch przewracających się kominów i uzbrojoną w działa. Na burcie litera „W“; czyżby za tym miał to być ORP „Wicher“ (mający w rzeczywistości trzy kominy)? Nad rysunkiem „okrętu“ sterczy sztywny, jakby blaszany „proporzec“, z czarnym, pruskim krzyżem: znak, w naszej marynarce wojennej ani widziany, ani spotykany.

Jakiemuż to „specjaliście“, który w życiu swym chyba nie widział morza —oddano wykonanie tych bardzo niepropagandowych pieczęci?...

*

W. Babinicz w artykule **„O realne wyniki Tygodnia Morza“** (**„Dziennik Poranny“** z dnia 10 lipca), porównując sprawę szkolenia oficerów marynarki handlowej ze szkoleniem oficerów Marynarki Wojennej, pisze m. inn.:

„...Szkoła, która przygotowuje ludzi niekiedy o kilku specjalnościach, wychowawców żołnierzy, strategików, dowódców, obrońców naszego wybrzeża, rycerzy morskich, — mieści się nie w Gdyni, lecz w odległym od morza Toruniu. Po dziewiętnastu latach niepodległości nie zdobyliśmy się na wybudowanie odpowiedniego gmachu dla jedynej w Polsce szkoły podchorążych marynarki wojennej. Mieści się ona w „gmachu“, w którym nie pomieszczono by nie tylko dwuklasowej szkoły powszechnej, ale którego ze względu na warunki higieniczne nie przeznaczono by na żadną instytucję, zatrudniającą ludzi“... „Poza tym zaś wychowanek szkoły, który przebywać musi w czasie całego trwania nauki w atmosferze morskiej, jest skazany na spędzenie siedmiu miesięcy na lądzie.

Żaglowiec szkolny marynarki wojennej ORP „Iskra“, odbywa co roku najwyżej pięciomiesięczną podróż ćwiczebną, którą ze względów oszczędnościowych ogranicza się do najdalej idących kompresji“... „Tak więc szkoła, która produkuje ludzi na z góry już upatrzone stanowiska, gdyż podaż jest tu ściśle przystosowana do popytu, której istnienia i potrzeby nikt, ale to obsolutnie nikt kwestionować nie może, znajduje się — musimy to otwarcie powiedzieć — w warunkach naprawdę opłakanych“.

Z. J.

*

Nastrój, jaki panował w Gdyni przed rozpoczęciem się oficjalnych uroczystości „Święta Morza“, pozwalał przewidywać ich przebieg pod znakiem entuzjazmu i serdeczności.

Niestety, o to, aby tak się nie stało — postarała się sama Gdynia, a raczej pewne „czynniki“ i osoby, pojmujące kwestie bezpieczeństwa i porządku w sposób niezbyt europejski.

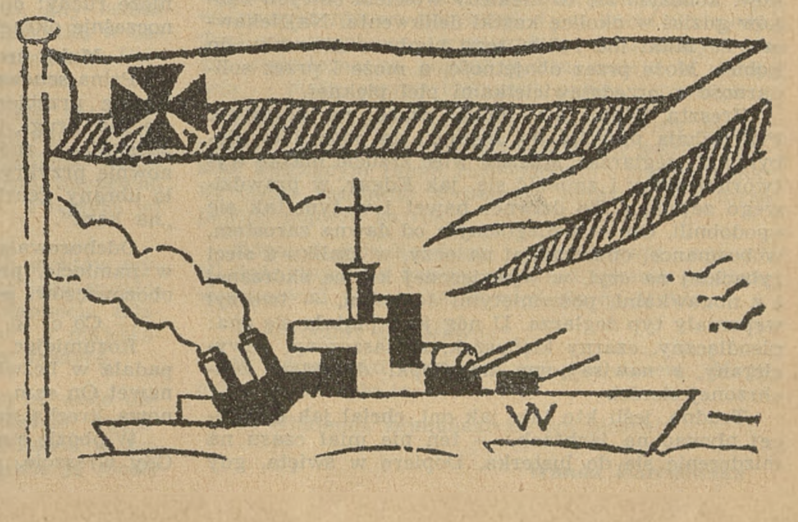
Pisało o tym już szereg dzienników i czasopism. W bojowy ton uderzyła „Gazeta Polska“, artykuł tej sprawie poświęcił tygodnik gdyński „Torpeda“.

Przypuszczać należy, że sprawa ta nie została jeszcze w ten sposób wyczerpana. Bo też niespotykane w dziejach pracy organizacyjnej, sprawozdawczej, prasowej — fakty zaciążyły nad nastrojem uroczystości morskich w Gdyni.

Możnaby usprawiedliwić fakt, że wycieczce dziennikarzy warszawskich, reprezentujących najpoważniejsze pisma Polski, utrudniano ciężką pracę sprawozdawczą,—oświadczając im, że: „nikt panów tutaj z Gdyni nie zaprasza!“—możnaby tłumaczyć to pewnymi pierwotnymi warunkami pracy, możnaby usprawiedliwić również utrudnianie transmisji radiowej i pracy sprawozdawcy radiowego,—no boć niedawno jeszcze na głębokich wsiach byli tacy, co to czuli niechęć do radia, które podobno ulewy sprowadza, słowem na wszystko można znaleźć swego rodzaju uzasadnienie, ale nie sposób znaleźć usprawiedliwienia na nietaktowne zachowanie się pewnych osób w stosunku do weteranów 1863 roku, przybyłych na nabożeństwo i oficjalne uroczystości.

Na określenie tego nietaktu brak jest słów, mogących oddać właściwy sens oburzenia opinii publicznej.

„Torpeda“ wyraża słuszny po-



gląd, że nastrój „Święta Morza" został zakłócony i przygaszony kordonami oddzielającymi publiczność, od osób, które wcale takiego odgradzania sobie nie życzyły.

O tym świadczyła chwila odjazdu Pana Prezydenta od Mola Południowego, na ORP „Mazur".

Na szczęście nie było w tym miejscu pewnych „czynników". Porządek trzymała straż pożarna. To też tłum niezwykle licznie zgromadził się na nabrzeżu, od którego odcumowywał okręt — i mógł dać upust, nagromadzonej radości i serdeczności, gotując Panu Prezydentowi niebywałą owację.

Miał jednak rację M. Wańkowicz, twierdząc, wbrew Żeromskiemu, że złośliwy Smętek płata w dalszym ciągu figle na wybrzeżu. Tym razem ubrał się odświętnie i brał żywy udział w pilnowaniu porządku podczas „Święta Morza" w Gdyni.

Szkoda, że w stosunku do niego nie stworzono ochraniającego kordonu. Nie byłoby niepotrzebnych rozgoryczeń, a co najważniejsze, uroczystości gdyńskie w całej pełni — przyczynić by się mogły do budzenia ducha morskiego w narodzie.

*

W Nr 28 tygodnika gdyńskiego „Torpeda" w artykule p. t. „Magnificencje! obudźcie się", poruszona została tak często przez „Szkwał" podnoszona kwestia reorganizacji studiów i zwrócenia uwagi władz oświatowych na konieczność przygotowania młodzieży do zawodów, jakie otwierają się w płaszczyźnie zagadnień morskich i kolonialnych.

W artykule tym znalazły odbicie myśli, rzucone już kilkakrotnie w „Szkwale". Fakt ten budzi radość, że ta tak ważna sprawa wychowania młodzieży — zatacza coraz szerszy krąg zainteresowania.

Lecz szkoda, że w tak doskonałym artykule — złośliwy chochlik spłatał autorowi figla. I to w dodatku nie chochlik drukarski: Bo oto, co czytamy: „Ich magnificencje, rektorzy Uniwersytetów i Wyższych Szkół Handlowych, otulone w gronostaje swych średniowiecznych tog profesorskich, są uspokojone co do przyszłości morskiej Polski, gdy widzą kostiumy kąpielowe swych wychowanków na plaży w Jastarni lub Kuźnicy, gdy widzą kajak lub jacht AZM, pływający pogodnie po zatoce".

— Za przeproszeniem! — powiedziałby urażony azetemowiec — kajaków nie posiadamy, tylko jachty. Ale nie o to chodzi, lecz o to, że autor artykułu „Magnificencje! obudźcie się" — „machnął się" w swym rozumowaniu.

Bo tenże AZM, „pogodnie pływający po zatoce", zdeklarował się, jako organizacja ideowo-sportowa — i już od kilku lat, bezustannie dopomina się przy każdej okazji u władz akademickich — o znacznie szersze możliwości studiów morskich i kolonialnych, niż to pięknie wyrozumował autor artykułu, bo tenże AZM prowadzi stałe sekcje handlu morskiego i kolonialną, bo w miarę własnych skromnych możliwości przygotował już do pracy nad tymi zagadnieniami pewną liczbę członków w seminariach kolonialnych i handlu morskiego.

A te właśnie „pogodnie pływające" jachty, to jedynie czynnik atrakcyjny, przyciągający obojętnych w szeregi młodzieży pracującej dla spraw morza.

A że mimo tej pracy, rezultaty są nieproporcjonalne do wysiłków, to jedynie dlatego, że AZM pracuje w okresie kryzysu życia organizacyjnego wśród akademików, a co najważniejsze dlatego, że „Ich magnificencyj dobudzić się trudno". (sz)

Muki, zejmański piesek

Znała ją niemal cała Jastarnia. Gdy jawiła się na promenadzie ze swym przybranym ojcem, letnicy przystawali, patrząc z zaciekawieniem na oryginalną parę: on (Edgar) — dobrze zbudowany, wysoki, przystojny gentleman, o nieco przydługim, arystokratycznym nosie, ona zaś (Muki) — mała, drobniutka, że z powodzeniem mógł ją nosić nawet na jednej ręce. Oboje mieli czarne, błyszczące włosy i poważnie zamyślone, piwne oczy, które chwilami tak komicznie łyskały białkami.

Muki — rasowy scotch-terrier, w roku 1934 odznaczony złotym medalem na warszawskiej wystawie psów na Dynasach — była dobrze wychowaną panienką. Miała tylko jedną wadę, lecz dość oryginalną. Czasem, gdy ją coś zdenerwowało, chwytała panów za nogawki. Wobec ich szarpania się i krzyków, kończyło się to niekiedy wbiciem ostrych ząbków gdzieś w okolicę kostki delikwenta. Najciekawsze, że Muki nie robiła tego nigdy w stosunku do kobiet. Może przez obojętność, a może i przez solidarność z przedstawicielkami płci pięknej.

Zresztą, Muki nie miała czasu na głupstwa. Przyjechała przecież do Jastarni na obóz, i to nie byle jaki: żeglarski. Musiała więc zrzucić maskę wytwornej damy i zmienić się, jak Edgar, w prawdziwego zejmana. To dziwne: nawet i w tym tak się upodobnili. On — z niegolonym od dawna zarostem, w bosmance, opuszczonej na oczy, w szaliku z sieci rybackiej na szyi, w wyświeconej kurtce skórzanej i z nogawkami, podwiniętymi do kolan, — tworzył wspaniały typ żeglarza. U nóg jego plątała się ona: nieodłączny, czarny kłębuszek, zapiaszczony, powycierany, z nawisającym na ślepki daszkiem zwichrzonej sierści.

Trudno, jeśli kto tak, jak oni, chciał jak najwięcej pływać na jachtach, — ten nie miał czasu na mizdrzenie się do lusterka. Dopiero w święta, gdy nie było dobrowolnych wyjazdów ćwiczebnych, zmęczeni całotygodniową harówką, zajmowali się wreszcie sobą. Edgar zrzucał żeglarskie drelichy, podniszczone pracą na jachcie, i wciągał eleganckie, białe ubranie. Nie wyzbywał się tym samym cech żeglarza, które spalenizną, spracowanymi rękami, — wycisnęły na nim swoiste piętno. Nie pozbywała się ich i Muki, z czystymi, ale śmiesznie sterczącymi, powycieranymi kudełkami.

Nieprzyzwyczajeni do lenistwa, włóczyli się po brzegu morza, zajęci sobą, rozmowami i wspólną edukacją. Muki uczyła się skakać do wody, aportować, pływać wszelkimi stylami. Kiedyś Edgar, przetrenowawszy w przeddzień crawla, chciał się podzielić z nią swą umiejętnością. Rzucił do wody piłkę, a gdy Muki skoczyła, z mostu pokazał jej zasadnicze ruchy: opuścił nisko głowę i, wyrzucając jednocześnie okrągłymi ruchami ramiona, zawołał:

— Muki, crowlem! Crowlem!

Psina schowała pyszczek do wody i zaczęła gwałtownie przebierać przednimi łapkami. Zakrztusiła się raz, drugi, i nagle znikła pod wodą. Wypłynęła, parskając, i znów... Tonęła... Nim ją fala zdążyła ponownie przykryć, już płynął ku niej wytworny, biało ubrany gentleman, w spodniach, wyprasowanych „na kant".

Odchorowała to biedaczka, leżąc przez kilka dni w namiocie, przed którym gromadziły się grupki obozowiczów, pytając:

— Co ci to, malutka? Co ci to, Muki?...

Rozumiejąc, merdała parę razy ogonkiem i zapadała w bezwład, z którego nie mógł jej wyrwać nawet On sam, osowiały, z troską, znaczącą się pionową krechą na czole.

W obozie stało się jakoś puściej i trochę smutno. Gdy wreszcie, przyszedłszy do siebie, wyjrzała na

świat, wówczas ze wszystkich zakątków: z niewieścich domków, z męskich namiotów, z kuchni, ba! nawet z „samej“ Komendy — rozległy się wołania:

— Muki, Muki, Muki!...

Zwariowana, biegła w jedną stronę, wracała, zapuszczała się gdzieindziej, aż wreszcie, zdezorientowana, nie wiedząc, gdzie lecieć, stawała w miejscu z zabawnie przekrzywionym łebkiem. Wyczuwszy jednak w chórze głosów czyjeś leciuchne gwizdanie, mknęła jak szalona, by lec u stóp swego Pana.

Kiedyś jednak sprzeniewierzyła mu się. Poprostu uciekła. Nadszedł wieczór z czerwoną pełnią księżyca, przeszła krótka, biała, polarna niemal noc, świt liliowy wstał dawno, a Muki — nie było.

Wróciła dopiero po trzech dniach.

Straszne było ich spotkanie. Edgar spojrzał na nią, ale tak, że, skulona, zaczęła się czołgać za nim, prosić o przebaczenie. Odwrócił się i odszedł.

Wieczorem on wychodzi z obozu jednym wyjściem, a ona — drugim. Krzyknął: „Muki!...“ — i tyle żalu było w tym jednym słowie, że stanęła, opuściła głowę i z miną winowajczyni podeszła. Wziął ją za kark, wrzucił do namiotu i z wściekłością mruknął przez zęby:

— Utopię szczeniaka.

Powiedział to tak serio, że zmartwieliśmy. Wkrótce po tym do namiotu jego udała się delegacja, z nieśmiałą prośbą darowania psinie winy i z przyrzeczeniem, że odtąd wszyscy będziemy jej pilnować. Ciche: „Edgarze!...“, rzucone w otwór odchylonego brezentu, ugrzęzło w gardle na widok, jaki ukazał się naszym oczom. W głębi, w zielonkawym świetle celudoidowego okienka, mrucząc coś, Muki przepraszała Edgara, liżąc go po rękach. Przez ściany namiotu usłyszeliśmy jeszcze jego perswadujący, lecz już nie tak gniewny głos. Dyskretnie zostawiliśmy ich samych. Myślę, że o miejsce, jakie Muki zajmowała w sercu Edgara, zazdrosna była niejedna blond Ewa czy Baśka.

Pogodzili się. Odtąd jednak Muki musiała nosić uszytą z żaglowego płótna obróżkę, na której widniał napis: „Proszę mnie odprowadzić do obozu Akademickiego Związku Morskiego“.

Na jachcie była w swoim żywiole. Z łebkiem, przewieszonym przez reling, obserwowała uciekającą wodę, biegała z rufy na bak, dziwiąc się rozpylonym bryzgom, które prysznicem mieniących się kropelek spadały na zaciekawiony, zadarty w górę nosek. Przyzwyczaiła się, jak prawdziwy zejman, stawiała szeroko łapki, toteż chciano ją jeszcze nauczyć pluć po zejmańsku do celu, lecz uważała snać, że nie przystoi to panience.

Marzył sobie „psi tata“, iż kiedyś, gdy będzie miał własny jacht, popłynie ze swą maskotką w daleki rejs. Sztorm, który schwycił ich kiedyś na Bałtyku, brutalnie obszedł się z jego planami.

Jacht, podrzucany falami, zaczął się zataczać, ryć dziobem pianę w zmaganiu z wichrem, wpierającym kadłub w wodę. Muki, zaniepokojona, kuliła się, i gdyby nie była tak bardzo czarna, na pewno byłoby widać, jak blednie, zielenieje... Patrzyło jej to z biednych, przerażonych ślepiąt.

W kilka dni potem jeden z naszych jachtów wychodził w zagraniczny rejs. W załodze jego znajdował się Edgar. Muki, zamkniętej w namiocie, udało się wreszcie wyrwać, gdy „Szkwał“, z majestatycznie rozpiętymi żaglami, mijał już kaszycę.

Dzień w dzień potem odbywały się po molo daremne wędrówki psiej tęsknoty. Z noskiem, wystawionym na wiatr, czekała, biegała z końca w koniec, aż nie widząc nic, uciekała, gdzie ją niosły



Stawianie żagli na jachcie „Szkwał“

oczy. Wracała po jedno lub dwudniowej włóczędze, wymizerowana, i znów znikała.

Po dziesięciu dniach — „Szkwał“ cichutko, niespostrzeżenie wszedł do portu. Ledwo schwycono manilową cumą ucho czerwonej boi, gdy Edgar, stanąwszy na rufie, począł cichutkim, jednostajnym gwizdaniem przywoływać psiaka.

— Co ty?! — rzucił ktoś przesądny. — Na jachcie gwiżdżesz?!

Odpowiedział jednym słowem:

— Muki.

— Człowieku, przecież nie usłyszy!

W tej chwili Muki, sadząc olbrzymie susy między namiotami, już leci po molo, zziajana, z wywieszonym różowo ozorkiem, i — buch! do wody. Topi się, wypływa, wyciągnięta do szalupy rwie się, wysadzona na pokład jachtu szaleje ze szczęścia — mały, czarny kłębuszek psiego serduszka.

Obozy dobiegały końca. Powoli wszyscy zaczęli zbierać się do odjazdu, przyglądając się jeszcze z daleka biegnącym falom, rozpienionym u przyboju, jakby chcąc zachować w pamięci obraz, który ujrzą pewnie dopiero za rok.

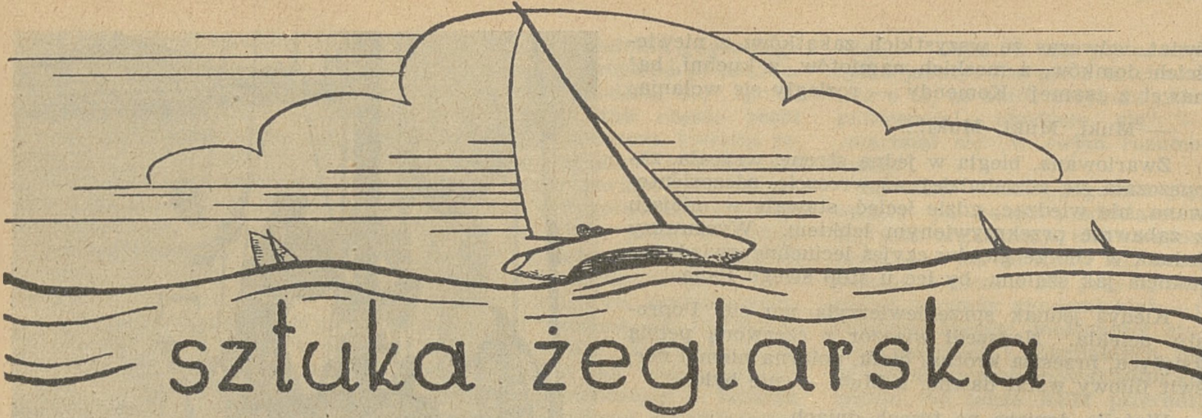
Edgar z dnia na dzień opóźniał swój wyjazd. Kiedyś, stojąc na brzegu zatoki, z rękami, niedbale wsadzonymi w kieszeń, zwrócił się do Muki:

— Wrócimy tu, prawda?...

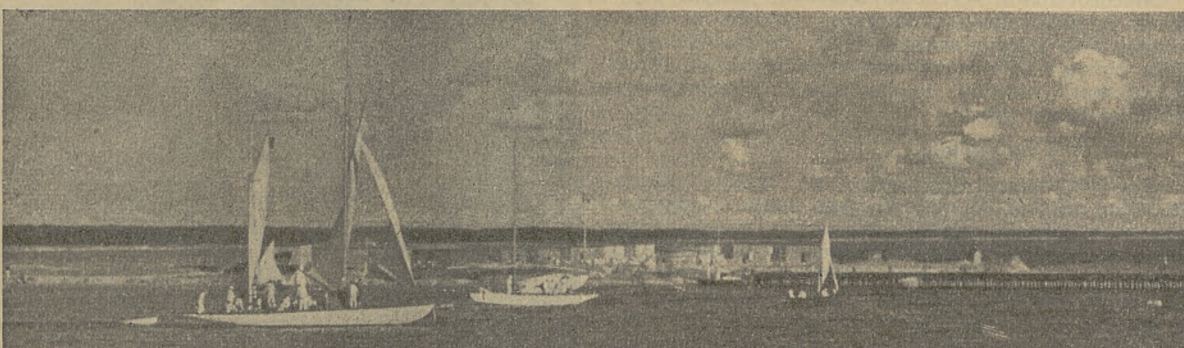
W odpowiedzi mruknęła coś pod nosem. Mogę przysiąc, że było to:

— Wiadomo, zejmański jestem piesek!

Wanda Karczewska



Zagadnienie baz żeglarskich



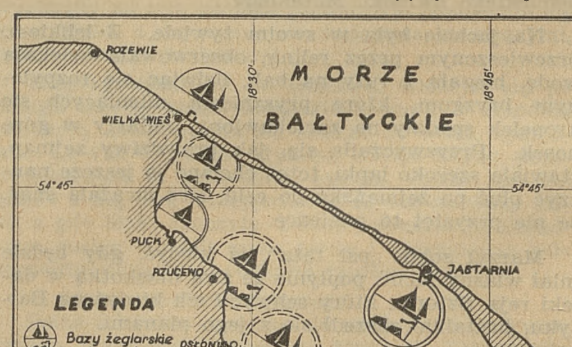
Fot. O. Jabłoński **Baza żeglarska AZM w Jastarni (1935)**

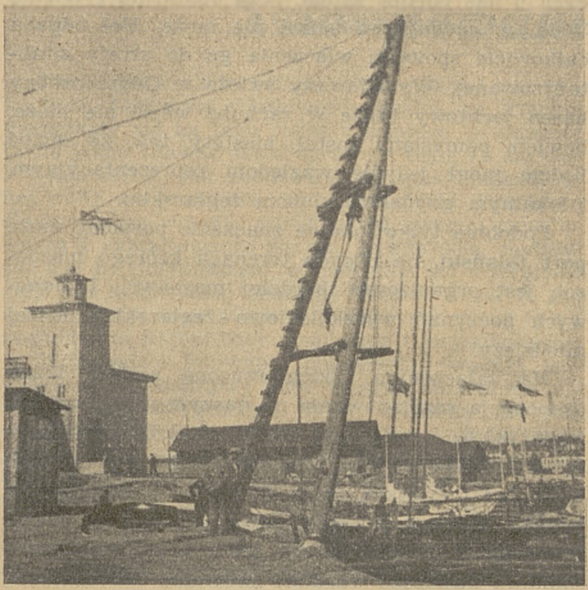
W wygłoszonym w dniu 29 czerwca r. b. przez radio morskim przemówieniu Pan Prezydent Rzeczypospolitej zaakcentował niezwykle silnie, iż poczynania morskie winniśmy mierzyć nie tylko konkretnymi zdobyczami gospodarczymi, lecz także stopniem wyzyskiwania morza jako kuźni charakterów i środka, mogącego najskuteczniej **„...przyczynić się do wyzwolenia naszej duszy narodowej z małości i słabości“.**

Znamienne to podkreślenie przez Głowę Państwa znaczenia wychowawczego morza odnosi się niewątpliwie nadewszystko do młodzieży i spraw związanych z poddawaniem jej szerokich rzesz zbawiennym wpływom morza. Bowiem jak przy każdej kwestii wychowawczej tak i tu skutki mogą być tym pełniejsze i tym prędzej osiągnięte, im oddziaływanie koncentruje się bardziej na generacjach nadchodzących oraz im powszechniej je sobą obejmuje.

Dla nas, „Szkwałowców“, nawołujących oddawna o włączenie elementów morskich do obowiązujących systemów wychowawczych młodzieży, powyższe wskazania Pana Prezydenta przynoszą radosną zapowiedź pełnego i szybkiego urzeczywistnienia naszych postulatów. Nie wątpimy bowiem, że wśród sposobów, przy pomocy których pocznie się odtąd zmierzać do szybkiej realizacji powszechnego wychowania morskiego młodzieży — naczelne stanowisko przypadnie żeglarstwu sportowemu, o rozwój którego troszczyliśmy się szczególnie, jako o środek, posiadający najszersze i najgłębiej przenikające w ląd możliwości morsko-wychowawczego oddziaływania.

Spodziewając się wkrótce znacznego ożywienia się u nas inicjatywy sportowo-żeglarskiej tak ze strony zainteresowanych organizacyj, jak i czynni-





Fot. O. Jabłoński

Finlandia — proste urządzenie dla zakładania masztów jachtowych

ków miarodajnych — śpieszymy poruszyć parę najbardziej kapitalnych zagadnień realizacyjnych, wynikających z zaistniałych widoków do zastosowania sportu żeglarskiego, jako środka morsko-wychowawczego w stosunku do szerokich rzesz naszej młodzieży. Patrząc na rzecz z tego punktu widzenia, istotne znaczenie posiadać mogą tylko takie działania sportowo-żeglarskie, które obliczone są na masowe stykanie z morzem po przez naukę żeglarstwa młodzieży. Czyli, że chodzić nadewszystko winno o wytworzenie nad morzem licznych i o dużej zdolności przepustowej letnich ośrodków szkolenia żeglarskiego.

Jak dotychczasowe doświadczenie wykazało ośrodki podobne nie powinny być powoływane i kierowane bezpośrednio przez instytucje państwowe (likwidacja ośrodka żeglarskiego P.U.W.F. w Gdyni), lecz poprzez odpowiednie dla tego celu organizacje społeczne, reprezentujące wszystkie wchodzące w rachubę odcinki terenu młodzieżowego. Przewaga takiej metody wynika z tego, że w organizacjach występuje, brakujący instytucjom, czynnik stałej łączności organizacyjnej uczestników (także poza okresami przebywania w ośrodkach) oraz naturalnej selekcji elementów, podatnych do współżycia i współpracy z sobą (środowisko dobrane). Akcje takie są nie tylko bardziej planowe i o lepszym duchu wychowawczym, lecz nadto wypadają znacznie ekonomiczniej z uwagi na możność organizowania wielu usług bezpłatnie (honorowo).

Uwzględniając wszystkie te okoliczności dochodzi się do wniosku, iż całość zagadnienia sprowadza się przede wszystkim do potrzeby wytworzenia nad morzem szeregu odpowiednich i obliczonych na wyrost baz żeglarskich, w oparciu o które, wszystkie, wchodzące obecnie i w przyszłości w rachubę, organizacje mogłyby rozwinąć swe szerokie i wszechstronne działanie wyszkoleniowo-żeglarskie.

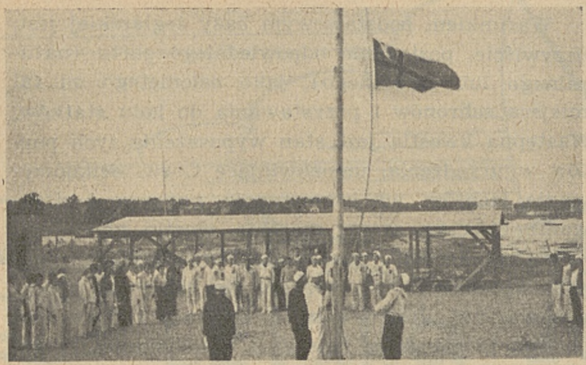
Warunkiem podstawowym bazy żeglarskiej jest, oczywiście, posiadanie odpowiedniego portu (naturalnego lub sztucznego), jako osłoniętego od fal miejsca schronów i przystawania do lądu statków. Następną kwestią jest stan wyposażenia tych portów w urządzenia, umożliwiające t. zw. ocumowywanie jachtów, ich konserwację, naprawę i zimowanie (wyciąg, szopy, stocznie, mostki pływające, boje etc.). Im lepiej pod względem technicznym jest port wposażony, tym większą dla baz może stanowić wartość. Jeśil chodzi o wymiary i charakter portów, to zauważyć należy, iż usadawianie baz żeglarskich w t. zw. dużych portach, dostępnych dla statków każdej wielkości, nie tylko nie jest konieczne, ale nawet nie jest wskazane. O wiele pod tym względem są dogodniejsze porty drugorzędne, jak na przykład Jastarnia, Hel, dostępne jedynie dla pomniejszych stateczków. Najbardziej są pożądane porty, umożliwiające zawijanie jachtów do 30 — 40 ton, a zatym o 3 do 3,5 m głębokości basenów, jednak w razie braku takich mogą w rachubę wchodzić także i porty nieco płytsze.

Lecz same porty nie wyczerpują jeszcze zagadnienia baz żeglarskich. Najdogodniejsze nawet pod względem położenia i najlepiej wyposażone porty, o ile równocześnie nie stwarzają możliwości do obozowania dużych ilości przybywających z głębi kraju adeptów żeglarstwa, nie mogą odgrywać poważniejszej roli jako bazy. Porty podobne uwzględniać można jedynie jako drugorzędne punkty oparcia dla działalności żeglarskiej ludności stale zamieszkującej w danej miejscowości, względnie nawet dla imprez zjazdowych lecz o wąskim zasięgu działania, przy którym istnieje możność równoczesnego zaokrętowania na statkach i na stałe wszystkich uczestników dajmy na to kursu. Natomiast dla organizacyj żeglarskich o masowym charakterze w rachubę wchodzić mogą jedynie takie miejscowości, jako bazy, gdzie obok dogodnych warunków przystaniowo-portowych dla taboru dysponować także można stosunkowo rozległymi, ustronnymi i po-



Fot. O. Jabłoński

Finlandia — bazy zaopatrzone są w zwykle szopy dla zimowania jachtów (z wyciągiem)



Fot. O. Jabłoński

Apel w obozie AZM w Jastarni (1935)

łożonymi w bezpośrednim sąsiedztwie przystani jachtowej terenami, na których istnieją możliwości do higjenicznego zakwaterowania dużych ilości uczestników i należytego zorganizowania życia, pracy i wychowania fizycznego. (Jest wielce pożądane łączyć akcje szkoleniowo-żeglarskie z ogólnym wychowaniem fizycznym).

Jak dotychczas, stałą bazę o podobnym charakterze zdołała sobie wytworzyć tylko jedna organizacja, a mianowicie Akademicki Związek Morski R. P., który trafnie przewidując przyszłość, osiedlił się przed pięciu laty w Jastarni, na molo południowym, i pomimo całkowitego niemal braku tam urządzeń technicznych, zdołał w ciągu całego tego okresu realizować rok rocznie masową akcję wyszkolenia żeglarskiego swych członków. Obecnie bazę tę czynniki miarodajne (Państwowy Urząd W. F.) wyposażają we wszelkie niezbędne, acz zdaniem moim nieco za kosztowne jeszcze, urządzenia (domy mieszkalne, szopy, wyciąg, boisko) i w ten sposób zaspokojone zostaną podstawowe pod tym względem potrzeby akademickiego odcinka terenu młodzieżowego. Z kolei podobnemu zaspokojeniu podlegać powinny potrzeby innych organizacyj i reprezentowanych przez nie odcinków młodzieżowych. W pierwszym rzędzie chodzić, oczywiście, winno o umożliwienie harcerstwu, posiadającemu dziś już bardzo szeroko rozwiniętą akcję żeglarską, posiadania własnej bazy. Następnie uwzględnieniu podlegać winny potrzeby wychodzących obecnie już także na widownię żeglarsko - morską organizacyj takich jak Strzelec, YMCA, nauczycielstwo szkół powszechnych i Koła Szkolne Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz niewidocznych jeszcze na morzu, acz niewątpliwie już przygotowujących się do tego, związków reprezentujących tereny młodzieżowe: robotniczy i wiejski.

Jest rzeczą jaknajbardziej pożądaną, aby każda taka organizacja, reprezentująca odrębny teren młodzieżowy, dysponowała całkiem osobną bazą, w której czułaby się gospodarzem i gdzie mogłaby swobodnie scentralizować całą swoją działalność, począwszy od wstępnego szkolenia przybrzeżnego, aż do dalekiej turystyki jachtowej włącznie.

Rozglądając się za możliwościami wytworzenia aż tylu odrębnych i dostatecznie pojemnych baz przyjść, niestety, trzeba do wniosku, że z istniejących u nas portów żaden, poza Jastarnią i Wielką Wsią, w rachubę wchodzić nie może. Hel odpada całkowicie spowodu włączenia go do strefy zmilitaryzowanej. Wybudowany świeżo w Gdyni osobny basen jachtowy także w rachubę wejść nie może, bowiem pomyślany został, niestety, tak, że służyć będzie mógł jedynie względom reprezentacyjnym i lokalnym gdyńskim klubom żeglarskim.

Podobnie tylko lokalne znaczenie posiadać może **port Gdański**, na obcych terenach którego niesposób jest organizować bardziej masowych i planowych poczynań wyszkoleniowo - żeglarskich naszej młodzieży.

Na załączonym szkicu rzucona została luźna propozycja rozplanowania na naszym wybrzeżu baz żeglarskich, o realizację której w najbliższej przyszłości można byłoby, zdaniem moim, pokusić się. Szkic ten uwypukla nadto wszystkie istotniejsze, z punktu widzenia potrzeb żeglarskich, właściwości poszczególnych istniejących już u nas portów. Stosunkowo najlepsze warunki naturalne dla zakładania nowych baz istnieją w głębi Zatoki Puckiej na wybrzeżu pomiędzy Osłoninem i Rzucewem oraz na Szpyrku koło Rewy. W miejscowościach tych zapewne nie trudno będzie uzyskać odpowiednie pod bazy tereny, a wybudowanie potrzebnych urządzeń portowych byłoby stosunkowo najprostsze i najtańsze, gdyż t. zw. głęboka woda (do 3 metrów) podchodzi tu w wielu wypadkach niemal pod same wybrzeże, a dzieki dobremu osłonięciu zatoki (zwłaszcza od przeważających wiatrów z kierunków zachodnich) falowanie wody jest tu minimalne. Pod ostatnim względem warunki są tu na tyle nawet korzystne, że myśleć można o uprzedzeniu faktu wybudowania portów i zakładania baz żeglarskich narazie jako bezportowych.

Nie mniej szerokie możliwości dla stworzenia bazy zaistnieć również mogą koło Wielkiej Wsi, u wylotu na zatokę mającego powstać wkrótce kanału, przecinającego półwysep helski. Ze względu na bliskość otwartego morza i równoczesną możność dysponowania osłoniętą zatoką położenie tej bazy byłoby bodaj najkorzystniejsze. Nie mniej dogodne położenie mogłaby znaleźć baza koło Orłowa, jednakże tu konieczne byłyby kosztowniejsze inwestycje portowe i przeto odczekać z tym należy aż do czasu, gdy wogóle zaistnieje potrzeba budowy basenu portowego w tej miejscowości.

Jest to, oczywiście, tylko minimalny projekt, który w niedalekiej przyszłości musiałby ulec dalszemu rozszerzeniu, bowiem jeśli tylko przystąpi się u nas do rozbudowy sportu żeglarskiego o zasięgu istotnie odpowiadającym względom wychowawczym, to zgóry przewidywać trzeba, iż na zatoce naszej powstać będą musiały niemal taksamo liczne i ciasno obok siebie położone bazy, jak gniazda jaskółcze na urwiskach nadbrzeżnych — gdyż w kraju, gdzie na głowę mieszkańca przypada mniej niż ½ cm linii brzegowej morskiej, inaczej jak przez wyzyskanie dla celów wychowawczych każdego centymetra brzegu dojść do powszechnej znajomości morza i jego spraw niesposób.

Olgierd Jabłoński

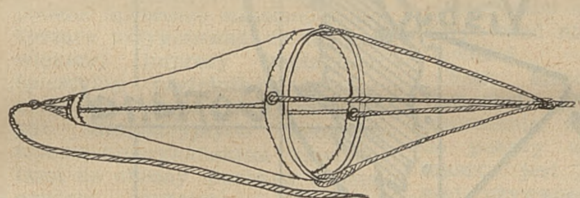
Sztormowanie na jachtach

Chcąc bezpiecznie sztormować, musimy nie tylko znać doskonale właściwości statku, na którym puszczamy się na tego rodzaju imprezę — musimy także jasno zdawać sobie sprawę z tego, co się wokół nas dzieje, jak zachowują się masy rozkołysanej wody, co przyniesie nam każda fala. Postaram się zatym na wstępie rzucić garść uwag o powstawaniu i kształtowaniu się fal. Oczywiście, myliłby się, kto by przypuszczał, że uda nam się wyczerpać cały ten nadzwyczaj obszerny temat, — na to nie starczyło by nam miejsca. Poruszymy tutaj tylko zagadnienia najbardziej zasadnicze i najogólniejsze.

W zasadzie falowanie powierzchni wodnej jest wynikiem zachodzącej przy wietrze zmienności ciśnienia atmosferycznego. Wiatr z różną siłą naciska w różnych miejscach na lustro wodne. Nadto jeszcze dochodzi zjawisko, występujące wyraźniej dopiero przy silnych wiatrach (sztormach), — porywania przez wiatr cząsteczek wodnych, znajdujących się na wierzchołkach fal, w kierunku swego działania. W rezultacie obu tych form oddziaływania powietrza na wodę i naturalnej tendencji wody do wyrównywania lustra (siła ciężkości) znajdujące się na powierzchni cząsteczki wodne przyjmują specyficzne ruchy wirowe.

W konsekwencji tego stanu rzeczy żeglarz ma do czynienia z dwoma przeciwprądami: zgodnym z kierunkiem wiejącego wiatru na grzbiecie, i przeciwnym w bróździe między dwoma grzbietami fal.

Falowanie jest zazwyczaj nieregularne tak co do kierunku przemieszczania się fal, jak i ich wielkości. Zaobserwowano n. p., że podczas burzy co 3 do 5 wielkich fal następuje strefa wody względnie spokojnej. Wraz z wzrostem nasilenia fali będą także



Dryfkotwa stożkowa

wzrastały owe strefy spokojne, przy utrzymaniu się grup sąsiadujących z sobą fal wielkich. Zjawisko to będzie miało pierwszorzędne znaczenie dla manewrowania statkiem na wielkiej fali.

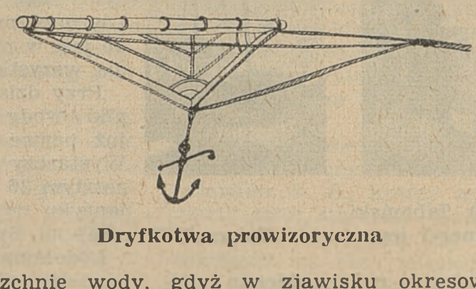
Zasadniczo największe niebezpieczeństwo ze strony fali będzie zagrażało statkowi, posuwającemu się ze znaczną szybkością w bejdewind. Znalazłszy się bowiem w bróździe między dwoma sąsiednimi grzbietami, jacht nabierze wraz ze znajdującym się tamże prądem przeciwnym kierunkowi wiatru, znacznej szybkości po to, by tym silnej zetrzeć się z masą wody wierzchołka, znajdującego się pod wpływem prądu postępowego. Uderzenia takie są bardzo gwałtowne i działają wybitnie destrukcyjnie na kadłub.

Taksamo jacht, żeglujący z wiatrem, mimo względnie spokojnej pracy kadłuba, będzie narażony na bardzo poważne niebezpieczeństwo. Większości czytelników znane są zapewne wywody kapitana Vossa o niebezpieczeństwie żeglowania ze sztormowym wiatrem. Nie będziemy się przeto wdawali w dociekania teoretyczne, które mogłyby nas za daleko zaprowadzić. Z ważniejszych momentów zasłużyłby tutaj na omówienie następujący: schodząc z grzbietu fali, statek trafia dziobem w prąd, przeciwny w bróździe, przy równoczesnym podrzuceniu rufy, przez prąd postępowy grzbietu, z którego schodzi. Zjawisko to wybitnie utrudnia sterowanie z wiatrem na fali, powodując t. zw. „myszkowanie" statku. Następstwem nietrzymania się kursu przez statek bywa przerzucenie bomu, kończąc się prawie z reguły jego awarią. Poza tym jacht krótki, beznawisowy może w takich wypadkach wykonać regularny zwrot przez kil, jak to miało miejsce z jednym z jachtów oceanicznych, o czym swego czasu donosił „Szkwał" w rubryce aktualności żeglarskich.

Stosunkowo najlepiej będzie się zachowywał jacht kilowy, posuwający się w sztormie półwiatrem, pod silnie zarefowanymi żaglami. Ciśnienie wiatru nie pozwoli na zbyt gwałtowne kołysanie boczne. Jacht będzie szedł względnie sucho, zasłaniając się nawietrzną burtą przed bryzgami fali. Niestety, warunki lokalne i wytrzymałość takelunku nie zawsze pozwolą nam na dłuższe sztormowanie w półwietrze.

Najwygodniej przeto jest zwykle przeczekać złą pogodę, pozbawiwszy jacht biegu, a utrzymując go tylko na pewnym kursie względem fali. Taki sposób sztormowania nazywa się „leżeniem w dryfie", gdyż statek zawsze będzie tu nieco dryfował z wiatrem. Leżeć w dryfie można albo pod żaglem, albo na specjalnej kotwicy dryfującej, t. zw. „dryfkotwie".

Kładąc statek w dryf pod żaglami najlepiej jest utrzymywać go mniej więcej pod kątem ca 6 — 6,5 rumba do wiatru, przy tak wybrasowanych żaglach, by zasadniczo nie posuwał się naprzed. W takim wypadku, na nawietrznej kadłuba wytwarzają się zasysające prądy wirowe, na których załamują się nadlatujące fale. Statek broni się własnym kilwaterem przed falą i dryfuje względnie sucho. Ażeby statek był przez kilwater dobrze chroniony — ruch jego musi odbywać się przy możliwie największym dryfie i najmniejszym przemieszczaniu się naprzód. Żagle należy za tym tak ustawić, by mimo zasadniczej nawietrzności jacht odpadał dziobem od wiatru. Da się to uzyskać przez wyniesienie przedniego żagla na wiatr i odpowiednie ustawienie grotu. Jeżeli w czasie leżenia w dryfie okaże się, że trzeba hals zmienić, należy wykonać zwrot, wykorzystując dogodny moment, pomiędzy dwiema grupami wielkich fal. W tym celu obserwujemy kilka grup kolejnych, celem zorientowania się z ilu fal się składają, po czym odliczamy odpowiednią ilość fal i gdy się tylko przewaliły — wykonywujemy zwrot. Należy jednak zawsze pilnie obserwować po-



Dryfkotwa prowizoryczna

wierzchnię wody, gdyż w zjawisku okresowości przestrzeni cichych zachodzą czasem pewne anomalie. Dlatego też wszelkie zwroty lepiej będzie wykonywać w dzień, kiedy obserwacja jest łatwiejsza.

Najbezpieczniej i najwygodniej dryfuje jacht na dryfkotwie, wyrzuconej z dziobu. Dryfkotwy są to worki, uszyte z mocnego płótna, kształtu stożków, lub ostrosłupów ściętych z odpowiednio usztywnionym dużym otworem wlotowym, które wypełniając się wodą, stawiają bardzo znaczny opór. Przy mniejszej podstawie posiadają one otwory przelotowe dla wody. Przy otworach przelotowych przymocowuje się cienką linkę, służącą do wydobywania

dryfkotwy z wody. Wydobycie większej dryfkotwy za linę kotwiczną byłoby bowiem zbyt trudne. W braku specjalnej dryfkotwy możemy ją sobie z powodzeneim zastąpić prowizoryczną, stosując, jako płaszczyznę oporową mały żagiel (fok sztormowy), jako pływak i usztywnienie kawał drewna, a jako obciążenie n. p. małą kotwiczkę.

Dryfkotwa będzie nam przytrzymywała dziób jachtu, tak że będziemy powoli dryfowali z wiatrem i falą, zwracając się stale dziobem przeciw niej. Wskutek tworzenia się wokół holowanej liny i dryfkotwy słabych prądów wirowych — fala będzie się do pewnego stopnia załamywała. Jacht będzie sztormował bardziej spokojnie.

Bardzo ważnym momentem przy sztormowaniu na dryfkotwie będzie uzyskanie odpowiedniego zanurzenia dryfkotwy, co da się uskutecznić przy pomocy odpowiedniego pływaka i obciążenia. Drugim ważnym czynnikiem będzie dostosowanie długości liny do długości fali. W ten sposób wykluczymy szarpnięcia, powstające wskutek przemiennego działania dwukierunkowych prądów fali na jacht i dryfkotwę. Oprócz tego należałoby nadmienić, że lina kotwiczna będzie zawsze narażona na bardzo poważne napięcia w kluzie, przez którą przechodzi. Dobrze będzie zatym dopomóc jej przez przedłużenie jej łańcuchem kotwicznym, który wypuszczamy o tyle, by lina nie ulegała szkodliwym załamaniom i tarciom. Celem ułatwienia jachtowi utrzymywania się dziobem przeciw fali, konieczne jest czasem podniesienie na rufie małego żagielka dryfowego. Będzie on nam odrzucał rufę od wiatru.

Rzecz prosta nie należy nigdy zapominać, że dryfując na dryfkotwie jacht będzie posuwał się powoli z wiatrem. Trzeba zatym zawsze pamiętać o tym, byśmy za rufą mieli poddostatkiem miejsca. W przeciwnym bowiem razie dryfkotwa zamiast pomóc, mogłaby nas „wykończyć“.

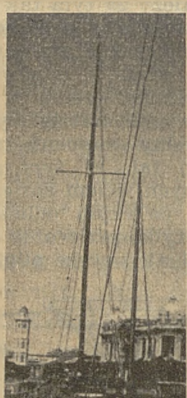
Wojciech Stypuła

Na widnokręgu

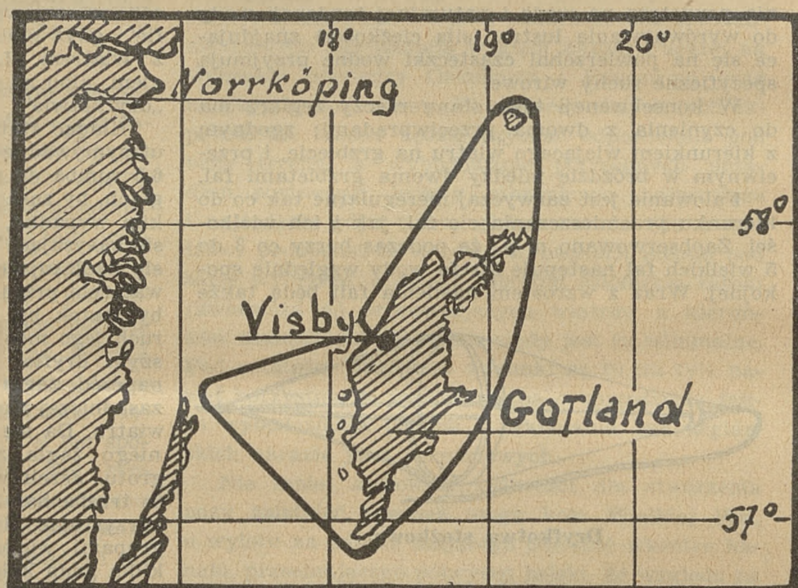
Dookoła świata na żaglówce. Nawiązując do notatki z Nr.3/37 donosimy, iż znany polski żeglarz Władysław Wagner, po zakończeniu budowy swego nowego jachtu „Zjawa III‘, opuścił z końcem czerwca b. r. brzegi Ekwadoru, udając się do wysp południowych na Pacyfiku i do dalszego kontynuowania swej podróży dookoła świata.

Zamieszczone obok fotografie przedstawiają jacht „Zjawa III“ oraz Wagnera na pokładzie tego statku. (J.)





Fot. O. Jabłoński
Wagner i jego jacht „Zjawa III“



Do kogo należy biegun północny? Największą żywotność w kierunku badań krain podbiegunowych wykazują ostatnimi czasy Sowiety, co zaczyna niepokoić szczególnie Japonię i Stany Zjednoczone. Coraz częściej słychać niepokojące pytania, kto właściwie będzie panował nad biegunem północnym. Pierwszy zatknął flagę swego kraju Amerykanin Peary, następnie badacze norwescy i włoscy. Zatknięcie, czy zrzucenie flagi nie ma tutaj jednak praktycznego znaczenia, gdyż biegun północny leży na pełnym, choć zamarzniętym morzu i w myśl prawa międzynarodowego jest w równej mierze dostępny dla wszystkich.

Przy dzisiejszym rozwoju techniki wody arktyczne posiadają już pewne wartości dla żeglugi. Wystarczy powiedzieć, że w roku zeszłym 36 statków dotarło z Atlantyku do ujścia rzek Ob i Jenisej na Syberii.

Lodołamacz sowiecki „Małygin“ krążył w roku zeszłym 115 dni po wodach podbiegunowych, robiąc 2000 pomiarów głębokości i przywożąc bogaty materiał naukowy z dziedziny hydrologii, biologii i magnetologii. (T.)

Ilu oficerów marynarki handlowej ma Anglia? Przed wojną wystawiano w Anglii rocznie około 2.500 dyplomów oficerskich różnych kategoryj. W latach kryzysu cyfra ta zmalała do 1500. Obecnie w związku z poprawą koniunktur znów daje się zauważyć polepszenie w tej dziedzinie. W zeszłym roku wręczono dyplomy oficerskie około 2000 ludzi. (T.)

Dookoła Gotlandu. W dniu 11 lipca zakończyły się dalekomorskie regaty międzynarodowe na Bałtyku, organizowane przez Szwedzki Królewski Yachtklub. 270-ciomilowa trasa tych regat opasywała wkoło wyspę Gotland. Start i meta były w porcie Visby. W regatach tych startowało prawie 50 jednostek reprezentujących bandery Szwecji, U. S. A., Anglii, Estonii, Finlandii, Holandii, Litwy i Polski. Ze strony polskiej udział brały 2 jachty AZM („Wojewoda Pomorski“ i „Panna Wodna“), oraz 4 jachty O.Y.K. z Gdyni. Regatom towarzyszyła przeważnie spacerowa pogoda z wiatrami dochodzącymi max. do siły 5 stopni. Pomimo to tempo było niezwykle szybkie. Czo-

łowe jachty całą tę trasę zdołały przebyć w niespełna 60 godzin. Cała ta doniosła impreza obliczona na krzewienie dalekomorskiego żeglarstwa i międzynarodową łączność żeglarską państw nadbałtyckich wypadła imponująco.

Zasadniczą nagrodę tych regat, ufundowaną przez króla Gustawa V dla klasy jachtów, startujących podług bermudzkiej formułki wyrównawczej, zdobył specjalnie na ten cel wybudowany jacht szwedzki „Havsörnen" (Biel ładędzia), własność znanego powszechnie żeglarza sportowego Sven Salen'a.

Drugą czołową nagrodę, dla zwycięzcy wszystkich kategoryj jachtów startujących podług formułki K. R., zdobył także jacht szwedzki „Mosca". Nb. zauważyć należy, że jacht ten przybył na metę ostatni, a nagrodę uzyskał jedynie dzięki korzystnemu współczynnikowi wyrównawczemu, ze wszystkich jachtów był bowiem najmniejszy.

Bezwzględnie najszybszym w regatach okazał się jacht niemiecki „Schwanenweiss".

Jachty polskie: „Admirał", „Hetman", „Goplana" i „Rusałka" uplasowały się na 2 do 5 miejscach w swoich kategoriach.

(J.)

Puchar Ameryki. Uzupełniając podane uprzednio wiadomości dotyczące przygotowań do tej największej imprezy żeglarskiej, śpieszymy czytelników poinformować, iż w pierwszej serii regat eliminacyjnych pomiędzy trzema amerykańskimi kandydatami do obrony pucharu, a mianowicie jachtami „Rainbow", „Yankee" i nowym „Ranger", najlepszym się okazał „Ranger".

A zatym istnieje wszelkie prawdopodobieństwo, iż obronę będzie przeprowadzał właśnie ten jacht. Zaznaczyć tu należy, że jacht „Rainbow", który miał być swego czasu zdyzelowany przez Vanderbilda w celu dostarczenia „Rangerowi" swego masztu, brał udział w rozgrywkach eliminacyjnych i przeto wnioskować należy, że zdążono wybudować dla „Ranger" maszt nowy w miejsce złamanego. Jak informowaliśmy regaty rozpoczną się już 30 b. m.

(J.)

Kosztowna wyprawa. Bielizna, jak prześcieradła, obrusy, serwetki i t. p. na największym statku na świecie „Queen Mary" kosztowała 45.000 funtów. Jest to suma, za którą możnaby kupić ładny statek towarowy.

Próby, robione z łańcuchem kotwicznym na tymże statku wykazały, że każde ogniwo może wytrzymać 289 ton. Poddane dalszym próbom trzy ogniwa pękły dopiero przy obciążeniu 693 tony.

(T.)

Dlaczego flagujemy w pół masztu na znak żałoby. Znany badacz zwyczajów morskich, komandor W. N. T. Beckett twierdzi, że zwyczaj opuszczania bandery do połowy masztu był rozpowszechniony we flocie brytyjskiej już w szesnastym wieku, choć nie w tej mierze, jak obecnie, ponieważ tylko z okazji śmierci dowódcy statku flagowano w ten sposób.

Zwyczaj ten, według p. Beckett'a, zaczerpnięto z dziejów biblijnych, gdzie ludzie posypywali głowy popiołem i rozdzierali szaty na znak żałoby. Opuszczenie flagi do połowy masztu miało właśnie symbolizować nieład, jaki panuje na statku z powodu śmierci.

Nieład ten starano się nawet powiększyć w ten sposób, że pozostawiano przez pewien czas na pokładzie niesklarowane liny, porozrzucane bloki i t. d.

Drugi, niemniej słynny znawca kom. Hilary P. Mead wysuwa bardziej romantyczną hipotezę, nawiązując do czasów rycerskich, kiedy to zwycięzca zdobywszy zamek czy twierdzę wroga, wywieszał swą flagę ponad flagą pokonanego.

W naszym wypadku za zwycięzcę należy uważać śmierć, której pokonany zostawia na maszcie, czy flagsztoku miejsce u góry, aby mogła swój triumfujący, choć niewidzialny sztandar zawiesić.

Kom. Mead stara się poza tym obalić głęboko zakorzenione mniemanie, że opuszczanie flagi do połowy względnie do końca masztu jest pozostałością dawniej używanego sygnału, który miał oznaczać, że na statku jest coś nie w porządku.

Twierdzenie to według kom. Mead'a nie wytrzymuje krytyki, gdyż ten, dawnymi czasy używany, sygnał nie oznaczał nigdy, że „coś nie jest w porządku", lecz był odpowiednikiem dzisiejszego N. C., co miało znaczyć „przybywajcie na pomoc" (wanting assistance).

Są to wszystko mniej lub więcej trafne przypuszczenia. Jak, kiedy i w jakich warunkach narodził się ten dziś na całym świecie rozpowszechniony zwyczaj, dokładnie nie wiemy. (T.)

Obóz żeglarski dla robotników. Wileński Oddział AZM organizuje przy współudziale robotniczych związków zawodowych obóz żeglarski dla robotników w Nowych Trokach w terminie od 7 do 21 sierpnia r. b.

Będzie to obóz naprawdę dostępny dla klasy robotniczej, opłata bowiem za 2-tygodniowy pobyt wynosić będzie złotych 14 od osoby.

Uczestnicy obozu żywić się będą z kuchni polowej miejscowego oddziału KOP.

Pojemność obozu obliczona jest na 40 uczestników.

Jest to ponowna próba kontynuowania inicjatywy ś. p. dr. Michałowicza. Nie wątpimy, że słuszna i ze wszech miar pożyteczna inicjatywa Wil. Oddz. AZM da jak najlepsze wyniki i już w najbliższej przyszłości nabierze koniecznego rozmachu, ogarniając nie dziesiątki, lecz setki i tysiące młodzieży robotniczej. (G.)

Amatorska próba budowy jachtu kilowego. Członek Z. S., Gedejko Aleksander, wybudował w Grodnie jacht morski. Kadłub jachtu jest już gotów. Właścicielowi udało się spławić go do Modlina, gdzie obecnie ma zamiar przystąpić do domontowania kila balastowego. Twierdzi on, że istnieją duże możliwości uruchomienia stoczni mniejszych stateczków morskich, bezpośrednio w największych rezerwatach drzewa w Polsce, co w znacznej mierze przyczyniłoby się do potanienia kosztów produkcji, zwłaszcza, że koszt robocizny w tamtych stronach jest znacznie niższy niż na wybrzeżu. Cała trudność polegałaby tylko na sprowadzaniu gotowych kadłubów drogą wodną. Że jednak jest to niewykluczone — dowiódł sam na zbudowanym przez siebie jachcie.

(WS)

Z życia Związku Strzeleckiego. W realizacji programu wyszkolenia wodnego, organizuje Z. S. trzy ośrodki wodne: dla „orląt" Z. S. (chłopcy poniżej 15 roku życia) w Kiekrzu, pod Poznaniem, gdzie na jeziorze, względnie spokojnym ma miejsce pierwsze zetknięcie się młodego chłopca z wodą, drugi, dla kandydatów na sterników śródlądowych w Augustowie, oraz ośrodek morski w Gdyni.

Z braku odpowiednich zabudowań ośrodka żeglarstwa morskiego dla Z. S., który miał powstać na Helu, jednak ze względu na zamknięcie cypla Hel dla dostępu publiczności na razie rozbudowany nie został — cały kurs odbędzie się na statku „Maria - Alicja", stanowiącym własność dwu członków Z. S., którzy wydzierżawili swój stateczek Związkowi za niewielką opłatą dla celów szkolnych na czas miesięcy letnich. Stateczek ten, poza sezonem letnim służy do dalekomorskich połowów rybnych. Przedstawia on typ bardzo ładnego kecza, pojemności ca 96 m³ brutto. Jest wyposażony w motor pomocniczy o sile 200 HP, oraz urządzenia pozwalające na zakwaterowanie w międzypokładzie 20 osób.

„Maria - Alicja" odbędzie dwie podróże szkolne trzytygodniowe z frekwentantami ośrodka. Trasy rejsów z góry nie ustalono, wychodząc z założenia, że

najwygodniej będzie zdecydować je w najbliższym czasie przed rozpoczęciem każdej podróży — w zależności od zapowiadających się wiatrów. Całe szkolenie zostanie podzielone na dwa etapy, w których w pierwszym uczestnicy szkolić się będą w wiosłowaniu i żaglowaniu w łodziach ratunkowych, w drugim odbędą przeszkolenie w czasie rejsu na „Maria - Alicja". Etap pierwszy potrwa około 5 dni, drugi 20. Trudności Związku Strzeleckiego polegają na tym, że jego element ludzki rekrutuje się przeważnie spośród najbiedniejszych sfer społeczeństwa. Do każdego przeszkolonego kursanta Związek sporo dopłaca, a zatym dobiera się ich pod kątem widzenia jak największej ich przydatności w organizacji. Stąd też ośrodki Z. S. nie są tak silnie obesłane, jak ośrodki innych organizacji młodzieżowych.

(WS)

Skrzynka żeglarska

Z. S. — Wilno. Pomimo swych 80 kilometrów kwadratowych otwartej powierzchni wodnej jezioro Narocz nie jest jeszcze terenem odpowiednim do zaprowadzenia na nim całkowicie morskich typów jachtów sportowych, t. j. pełnopokładowych i z wystającymi poza kadłub, obciążonymi kilami.

Przede wszystkim nie pozwalają na to warunki brzegowe. Kto zna Narocz, ten wie, że przybrzeżne płycizny otaczają na tym potężnym jeziorze t. zw. głęboką wodę pasem, posiadającym około 300 metrów i więcej szerokości. Aby przy takich warunkach można było stosować jachty kilowe, trzeba najpierw zatroszczyć się o budowę rozsianych w wielu miejscowościach urządzeń dla komunikacji jachtów z lądem i ich wyciągania na zimowiska z wody (przystanie i porty). Urządzenia takie musiałyby wypaść na Naroczu bardzo drogo, bowiem ze względu na niszczące działanie lodów wiosennych w rachubę wchodzić mogą jedynie budowle kapitalne, a nadto istniałaby konieczność łączenia odległych od brzegów portów b. długimi i nie mniej kosztownymi pomostami. O inwestycjach takich nie ma co i marzyć, zresztą nie ma ku temu żadnej obiektywnej potrzeby, bowiem warunki wodne jeziora bynajmniej nie wymagają stosowania ciężkich typów statków, dostosowanych nadewszystko do żeglugi w ciężkie pogody i dużą falę. Bowiem aczkolwiek podczas burz fale naroczańskie dawać się mogą solidnie we znaki nieobytym z nimi przybyszom, to jednak o wiele charakterystyczniejszymi są dla tego jeziora (jak zresztą dla każdej wody śródlądowej), a zwłaszcza w porze letniej — długie okresy sztilów, względnie wiatrów słabych, podczas których o wiele więcej racji bytu posiadają żaglówki lekkie o stosunkowo dużym i wysokim ożagleniu.

Z obu powyższych względów stwierdzić należy, że najbardziej odpowiednimi są dla Narocza jole mieczowe i półpokładowe, jedynie o nieco większych wymiarach niż na rzekach i kapitalniejszej budowie, a nadewszystko o większym dostosowaniu do żeglugi po falach (wyższa wolna burta, wznios pokładowy i nawisy). Jako popularny typ stateczku takiego w rachubę wchodziłaby nadewszystko świeżo zaprowadzona u nas jola typu holenderskiego BM (patrz „Szkwał" Nr 12/36). Poza tym w rachubę wchodzić mogą wielkie jole kajutowe oraz nawet jachty t. zw. mieczowo-kilowe (Haferjachten). O ostatnich typach bliżej poinformujemy Pana w jednym z następnych numerów. (J.)

W. Halkiew — Lublin. Projektów małych jachtów morskich, kilowych niestety, jeszcze w kraju nabyć nie można. O ile wiadomem nam jest Akademicki Związek Morski czyni przygotowania do wydania instrukcji i planów budowy jednego popularnego typu jachciku kilowego. Nastąpi to zapewne na jesieni bież. roku. W sprawie informacyj o adresach konstruktorów zagranicznych i cen za projekty jachtów odsyłamy Pana do Nr 5/37 „Szkwału", rubryka „Skrzynka Żeglarska". (J.)

S. M.—Ostrowia Mazowiecka. Wyrażamy serdeczne podziękowanie za rzuconą koncepcję dalszego obniżenia kosztów amatorskiej budowy jol BM. Do Naczelnej Dyrekcji Lasów Państwowych nie omieszkamy skierować wszystkie te organizacje żeglarskie, które dążąc szczerze do realizacji wychowania morskiego młodzieży troszczą się o możliwości taniej fabrykacji taboru żeglarskiego. W zupełności podzielamy opinię Pańską, że w naszych warunkach nawet możliwa do wybudowania sposobem amatorskim za 200 — 300 zł łódź nie posiada jeszcze charakteru dostatecznie popularnego i wobec tego konieczny jest zorganizowany wysiłek, zmierzający do dalszego jeszcze zniżenia tej ceny. W związku z tym do zanotowania mamy b. ciekawą inicjatywę por. J. Kuczyńskiego, który zamierza powołać do życia spółdzielnię pracy dla produkcji i uprzystępnienia tanich typów taboru żeglarskiego tak morskiego jak i rzecznego. O ile nam wiadomo, spółdzielnia ta działalność swoją ma rozpocząć już w ciągu bieżącej jesieni (w Gdyni), przy czym na pierwszym planie postawione ma być produkowanie wszelkich, trudniejszych do amatorskiego wykonania części do jol BM, jak okucia, żagle a nawet całe szkielety. Nadto spółdzielnia wykonywać ma i zaopatrywać większe ośrodki żeglarskie w kompletnie wykonane przez siebie łodzie, jako egzemplarze okazowe. (J.)

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Ceny ogłoszeń w „Szkwale": 1 strona 500 złotych, ½ strony 270 złotych, ¼ strony 150 złotych.

Nie zamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17